



GRADO EN ADMINISTRACIÓN Y DIRECCIÓN DE EMPRESAS

CURSO ACADÉMICO 2019/2020

TRABAJO FIN DE GRADO

Mención en Finanzas

ANÁLISIS ECONÓMICO-FINANCIERO DEL SECTOR DE LA AUTOMOCIÓN EN ESPAÑA

ECONOMIC AND FINANCIAL ANALYSIS OF AUTOMOTIVE SECTOR IN SPAIN

AUTORA:

Guisela Yaselga Anguaya

DIRECTORA:

María Cantero Sáiz

Diciembre 2019

INDICE

RESUMEN.....	5
ABSTRACT	6
INTRODUCCIÓN.....	7
CAPITULO 1: MARCO TEÓRICO DE LA AUMOTOCIÓN.....	8
1.1 CONTRIBUCIÓN A LOS PRINCIPALES INDICADORES DE LA ECONOMÍA ESPAÑOLA.....	8
1.2 LA PRODUCCIÓN DEL SECTOR A NIVEL GENERAL Y NACIONAL	11
1.2.1 Producción por tipo de vehículo	13
1.2.2 Producción por regiones.....	14
1.3 MATRICULACIONES Y VENTAS DE VEHÍCULOS EN ESPAÑA.....	16
1.3.1 Cifra de negocios	16
1.3.2 Matriculación de vehículos.....	17
1.3.2.1 Matriculación por tipo de vehículo.....	19
1.3.2.2 Matriculaciones por Comunidades Autónomas.....	20
1.3.2.3 Matriculación por tipo de carburante.....	22
1.3.2.4 El mercado de segunda mano	24
1.4 BALANZA COMERCIAL	27
CAPITULO 2: MARCO ANALÍTICO DEL SECTOR.....	30
2.1 ANÁLISIS FINANCIERO A CORTO PLAZO	31
2.1.1 Fondo de maniobra.....	31
2.1.2 Ratio de Liquidez y Solvencia.....	32
2.2 ANÁLISIS FINANCIERO A LARGO PLAZO	36
2.2.1 Ratio de Autonomía Financiera y Endeudamiento.....	36
2.3 RENTABILIDADES	39
2.3.1 Rentabilidad Económica	39
2.3.2 Rentabilidad Financiera.....	41
2.3.3 Apalancamiento financiero.....	42
CONCLUSIONES.....	44
BIBLIOGRAFIA.....	46

INDICE GRÁFICOS

Gráfica 1.1 PIBpm a precios corrientes 2018 (%).....	8
Gráfica 1.2 Recaudación por impuestos en % en 2018	10
Gráfica 1.3 Producción de los diez primeros países a nivel mundial	11
Gráfica 1.4 Evolución de la producción en España.....	12
Gráfica 1.5 Diferencia producción de SEAT y NISSAN en las plantas de Cataluña.....	16
Gráfica 1.6 Evolución del parque automovilístico en España	17
Gráfica 1.7 Matriculación de vehículos en España.....	18
Gráfica 1.8 Matriculaciones en España por tipo de vehículo	19
Gráfica 1.9 Matriculaciones de turismos y todoterrenos por tipo de canal	20
Gráfica 1.10 Porcentaje de matriculaciones por tipo de carburante en 2018	22
Gráfica 1.11 Evolución de la producción en España por tipo de vehículos	24
Gráfica 1.12 Mercado de segunda mano	25
Gráfica 1.13 Evolución de parque automovilístico en España.....	26
Gráfica 1.14 Ciudades con mayor número de vehículos antiguos	27
Gráfica 1.15 Balanza comercial del sector del automóvil en España	27
Gráfica 2.1 Ratio de Fondo Maniobra.....	32
Gráfica 2.2 Ratio de Liquidez	33
Gráfica 2.3 Ratio de Prueba ácida	34
Gráfica 2.4 Ratio de Solvencia	35
Gráfica 2.5 Ratio de Autonomía Financiera.....	36
Gráfica 2.6 Ratio de Endeudamiento Global	37
Gráfica 2.7 Ratio de Endeudamiento a CP.....	38
Gráfica 2.8 Ratio de Endeudamiento a LP	38
Gráfica 2.9 Rentabilidad Económica	39
Gráfica 2.10 Margen sobre ventas	40
Gráfica 2.11 Rotación de activos	40
Gráfica 2.12 Rentabilidad financiera	42

ILUSTRACIONES

Ilustración 1.1 PIBpm a precios corrientes 2018	9
Ilustración 1.2 Localización geográfica de las fábricas españolas de la automoción.....	15
Ilustración 1.3 Ventas de turismos y todoterrenos por tipo de carburante 2018	23
Ilustración 1.4 Exportaciones a los primeros cinco países no europeos en 2018	24

INDICE TABLAS

Tabla 1.1 Comparativa entre los impuestos recaudados entre 2017 y 2018.....	10
Tabla 1.2 Producción por tipo de vehículo en España (2014-2018).....	14
Tabla 1.3 Matriculaciones por tipo de vehículos	19
Tabla 1.4 Matriculaciones de turismos y todoterrenos por CC.AA.....	20
Tabla 1.5 Exportaciones por tipo de vehículo	29
Tabla 2.1 Apalancamiento Financiero	43
Tabla 2.2 Coste de la deuda	43

RESUMEN

Este proyecto tiene por objetivo, conocer la situación del sector de la automoción española en la actualidad. De cómo la crisis ha podido afectar a la producción española y por ende a las matriculaciones, tanto a nivel nacional como regional.

Además, se pretende conocer la preferencia de los consumidores en cuanto al tipo de vehículo y por tipo de carburante, ya que hoy en día la contaminación medio ambiental está muy presente.

Por ello el trabajo se dividirá en dos partes:

La primera parte consistirá principalmente en conocer el sector de la automoción en términos de producción y matriculación, y así llegar a concluir que el sector, a pesar de la crisis pudo recuperarse sin problemas, principalmente por las exportaciones realizadas, ya que la situación económica del país no era muy favorable para una mayor demanda interna.

Por otra parte, el vehículo más demandado en comparación con otros vehículos fue el turismo, ya que además de facilitar el desplazamiento, era y es el segundo bien de inversión más demandado después de las viviendas. Pero tras la crisis, el mercado de segunda mano tuvo mucha demanda ya que era la mejor opción para aquellos usuarios que no disponían de recursos para la adquisición de un nuevo vehículo, aunque por otra parte tendría un efecto negativo para el parque automovilístico.

Y analizando las producciones por regiones, se obtuvo que Cataluña y Castilla y León eran las principales comunidades productoras. Esto nos lleva a la segunda parte del trabajo.

En la segunda parte del trabajo, se realizará un análisis económico-financiero de las principales empresas que presentan una mayor producción tanto de Cataluña (SEAT y NISSAN) como de Castilla y León (RENAULT e IVECO).

En cuanto a los ratios de liquidez y solvencia, las empresas más líquidas y solventes fueron NISSAN y RENAULT. Esto implicaba que podían hacer frente a las deudas a corto plazo. Aunque también cabe mencionar que NISSAN presentó niveles excesivos de liquidez, que implicarían pérdidas de rentabilidad. Mientras que las menos líquidas y solventes fueron SEAT e IVECO, ya que presentaban niveles bajos de efectivo. Por consiguiente, esto conllevaría a tener problemas con los acreedores a corto plazo.

Por otra parte, en cuanto a financiarse, gran parte de ellas se financiaban con recursos ajenos. Sin embargo, teniendo en cuenta el efecto apalancamiento hay empresas que endeudarse no era la mejor opción, ya que la ROA era menor que el coste de financiación, es decir que no se generaría rentabilidad para la empresa.

Y en cuanto a la rentabilidad económica, todas las firmas seguían la estrategia de rotación, debido a la competencia del sector. Mientras que la rentabilidad financiera en los últimos 4 años, las empresas empezaron a generar valor para los accionistas.

ABSTRACT

This project aims to know the situation of the Spanish automotive sector today. How the crisis has been able to affect the Spanish production and therefore the enrollments, both nationally and regionally.

In addition, it is intended to know the preference of consumers in terms of the type of vehicle and by type of fuel, since today environmental pollution is very present.

Therefore, the work will be divided into two parts:

The first part will consist mainly of knowing the automotive sector in terms of production and registration, and thus conclude that the sector, despite the crisis was able to recover without problems, mainly due to exports, since the economic situation of the The country was not very favorable for greater domestic demand.

On the other hand, the most demanded vehicle compared to other vehicles was tourism, since in addition to facilitating travel, it was and is the second most demanded investment asset after housing. But after the crisis, the second-hand market had a lot of demand since it was the best option for those users who did not have the resources to acquire a new vehicle, although on the other hand it would have a negative effect on the car park.

And analyzing the productions by region, it was obtained that Catalonia and Castilla y León were the main producing communities. This brings us to the second part of the job.

In the second part of the work, an economic-financial analysis will be carried out of the main companies that present a greater production of both Catalonia (SEAT and NISSAN) and Castilla y León (RENAULT and IVECO).

As regards liquidity and solvency ratios, the most liquid and solvent companies were NISSAN and RENAULT. This implied that they could deal with short-term debts. Although it is also worth mentioning that NISSAN presented excessive levels of liquidity, which would imply profitability losses. While the least liquid and solvent were SEAT and IVECO, since they had low levels of cash. Consequently, this would lead to problems with short-term creditors.

On the other hand, in terms of financing, a large part of them were financed with outside resources. However, taking into account the leverage effect, there are companies that borrowing was not the best option, since the ROA was lower than the cost of financing, that is, profitability would not be generated for the company.

And in terms of economic profitability, all firms followed the rotation strategy, due to competition from the sector. While financial profitability in the last 4 years, companies began to generate value for shareholders.

INTRODUCCIÓN

Los primeros inicios del automóvil tuvieron lugar con la aparición de la máquina vapor. A partir de entonces, los vehículos se han ido desarrollando acorde a las necesidades de la sociedad.

Este trabajo tiene por objetivo conocer la situación del sector, tanto de la producción y de la matriculación de vehículos. Además de cómo ha contribuido en la economía española ya que es un sector que supone un gran peso en el PIB del país y en la creación de empleo.

Hoy en día, el nivel de la demanda de vehículos es un claro signo de cómo se desarrolla la economía española. De hecho, el adquirir un vehículo, para los españoles es un mero bien de inversión después de la vivienda. Por ello, este trabajo va enfocado principalmente a la producción y matriculación de turismos, a nivel nacional como a nivel comunitario.

En un primer lugar, el trabajo viene estructurado por la parte teórica del sector, es decir como bien hemos mencionado ya, se hablará de la incidencia en la economía española, de la producción a nivel nacional como a nivel comunitario. Pero además de cómo el balance comercial, sobre todo las exportaciones han influido en el desarrollo de la producción y con él las matriculaciones fuera de nuestras fronteras.

En segundo lugar, se ha hecho un estudio desde 2004 hasta 2008 del análisis económico-financiero de las firmas NISSAN, SEAT, RENAULT e IVECO. En él se ha analizado si dichas firmas son capaces de hacer frente tanto a las deudas de a corto plazo como a largo plazo, dependiendo de la liquidez y solvencia que tengan, además de si necesitarán de recursos ajenos para hacer frente a las deudas de largo plazo o poseerán suficiente capacidad económica como para financiarse así mismas. Por ello, será necesario corroborarlo con el apalancamiento financiero.

Y por último, se estudiarán también las rentabilidades económica y financiera, para así saber si la empresa genera recursos con su propios activos o si es capaz de generar mayor rentabilidad para los accionistas.

CAPITULO 1: MARCO TEÓRICO DE LA AUMOTOCIÓN

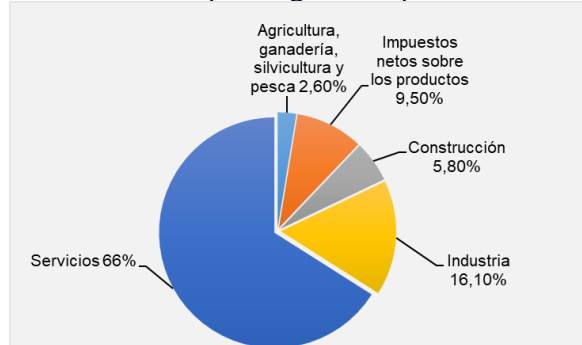
En este capítulo, hablaremos de manera genérica del origen y de la relevancia que ha tenido y sigue teniendo la automoción dentro del desarrollo de la sociedad y de la economía mundial a pesar de la crisis. También se verá una descripción detallada tanto de la producción en el entorno del país como en el resto de Europa, además de las matriculaciones y del balance comercial del sector.

1.1 CONTRIBUCIÓN A LOS PRINCIPALES INDICADORES DE LA ECONOMÍA ESPAÑOLA

Como podemos observar, la gráfica 1.1 muestra el desglose de los diferentes sectores que contribuyen al **PIB** español. El sector de los servicios destaca con una contribución del 66%, seguido de la industria con un 16,10%. En la industria se encuentra el sector de la automoción, cuya participación superó el 10% del total de la industria española, es decir que en la industria, la automoción es la que más riqueza genera.

Según el informe de ANFAC¹ 2018, la participación del sector (automoción y componentes) en el PIB en 2018 fue del 8,6%, sin contar otros sectores relacionados con la automoción (distribución, seguros, financieras... etc.).

Gráfica 1.1 PIBpm según componentes 2018 (%)



Fuente: INE 2018

En cuanto al PIB por comunidades autónomas, como se ve en la ilustración 1.1, las tres comunidades que aportan más del 50% del PIB son, Cataluña seguido de la comunidad de Madrid, aunque si se tiene en cuenta el PIB per cápita de esta, su población es más rica con 34.916 euros por habitante. En tercer lugar, se encuentra Andalucía seguido de la Comunidad Valenciana y del País Vasco, cuya población cuenta con la mayor Renta Bruta Disponible por Hogares, según los datos del INE.

Por otro lado, destaca la baja contribución de las Islas Baleares al PIB español con un 2,6% coincidiendo porcentualmente con la de Murcia, mientras que otras comunidades como Galicia (5,2%), Castilla y León (4,9%) y Canarias (3,8%), presentan altas contribuciones. Por último, las ciudades autónomas que menos contribuyen al PIB, son Ceuta y Melilla, que apenas aportan un 0,1%.

¹ ANFAC: Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones

Ilustración 1.1 PIBpm a precios corrientes 2018

	Estructura porcentual
España	100,0
Cataluña	19,1
Madrid, Comunidad de	19,0
Andalucía	13,3
Comunitat Valenciana	9,3
País Vasco	6,1
Galicia	5,2
Castilla y León	4,9
Canarias	3,8
Castilla-La Mancha	3,5
Aragón	3,1
Baleares, Illes	2,6
Murcia, Región de	2,6
Asturias, Principado de	2,0
Navarra, Comunidad Foral de	1,7
Extremadura	1,6
Cantabria	1,1
Rioja, La	0,7
Ceuta	0,1
Melilla	0,1
Extrarregio*	0,1

Fuente: INE 2018

Comunidades autónomas como Castilla y León y Cataluña son las que mayor producción de vehículos registraron en nuestro país en 2018, por ello según la entidad pública ICEX España Exportaciones e Inversiones (2018), la automoción en la región de Castilla y León ha supuesto en 2018 el 25% del PIB industrial de dicha región, mientras que en Cataluña supuso el 10% del PIB industrial catalán.

En cuanto al **mercado laboral**, la automoción se ha convertido en uno de los sectores con mayor creación de empleos. En 2018, el sector empleó a casi 3 millones de personas, es decir un 9% de la población. En este porcentaje, se incluyen otras actividades relacionadas con la industria, como por ejemplo, los equipos y componentes, distribución y comercialización, postventa, servicios financieros, seguros, alquiler etc.

Por otro lado, según un informe de Adecco de 2018, el mercado laboral de este tuvo un incremento del 5%, es decir que se crearon 6.800 nuevos puestos de trabajo. Esto se debe al constante desarrollo de la tecnología que se va incluyendo en la producción de los automóviles, lo que ocasiona que se generen nuevos puestos de trabajos que estén relacionados con el sector tanto directa o indirectamente.

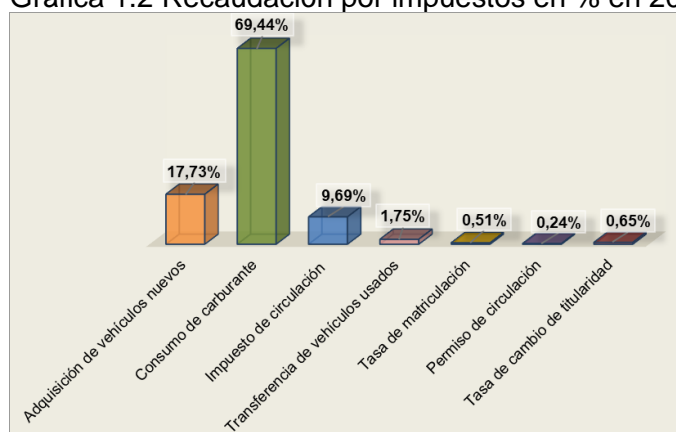
Por eso, se entiende que este sector sea relevante para el mercado laboral de algunas comunidades, ya que en ellas se encuentran algunas fábricas de automóviles o centros auxiliares relacionados con la automoción que proporcionan trabajo a gran parte de los ciudadanos. Por ejemplo, en comunidades como Aragón, Cataluña, Galicia, Navarra y la Comunidad Valencia, el sector tiene mayor peso en el empleo, debido a que en estas regiones se fabrican piezas, componentes o modelos de compañías internacionales, según informan Gómez (2018) y la compañía de recursos humanos Randstad (2018).

Análisis económico- financiero del sector de la automoción en España

Otro indicador económico es la **recaudación fiscal** del sector de la automoción. Según explica Arias (2019), en 2018 se recaudaron casi 30 millones de euros, es decir un 6% más que el año previo.

Y según informa ANFAC 2018 en su informe anual, las arcas españolas recaudaron “2.000 millones de euros más que en 2017 cuando el año pasado no hubo planes de apoyo ni estímulo a la compra de vehículos”.

Gráfica 1.2 Recaudación por impuestos en % en 2018



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de ANFAC

A través de la gráfica 1.2, observamos que los tres primeros impuestos suman casi un 97% de las recaudaciones totales. El impuesto que más recauda es el consumo de carburante con casi el 70% de la recaudación total que se les aplica a los automóviles españoles. Seguido del impuesto por adquisición de vehículos nuevos con casi un 18% y por último, el impuesto de circulación que representa el 10% de los impuestos. Mientras que con el permiso de circulación (0,24%), es el impuesto con el que menos impuesto se recauda.

Tabla 1.1 Comparativa entre los impuestos recaudados entre 2017 y 2018

	2017	2018
Adquisición de vehículos nuevos	17,02%	17,73%
Consumo de carburante	69,81%	69,44%
Impuesto de circulación	10,16%	9,69%
Transferencia de vehículos usados	1,66%	1,75%
Tasa de matriculación	0,50%	0,51%
Permiso de circulación	0,20%	0,24%
Tasa de cambio de titularidad	0,64%	0,65%

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de ANFAC

Por otro lado, las recaudaciones de 2018 siguen siendo casi similares a las de 2017, sin embargo en 2018, resalta el incremento del 0,71% en las recaudaciones por adquisición de vehículos nuevos². Según datos de la Agencia Tributaria (AEAT), este incremento se debe a que en 2018 el impuesto por matriculación de vehículos nuevo sufrió un incremento del 31,5%, eso fue posible gracias a la gran demanda de turismos y a un incremento de los modelos con gasolina, cuyo impuesto es superior a aquellos que son de diésel.

² Adquisición de vehículos nuevos, se encuentra integrada por los impuestos del IVA y de la matriculación de vehículos nuevos.

Como hemos visto, las cifras señalan la gran relevancia que tiene la industria automovilística, ya que *“aporta riqueza al país, no sólo en términos de empleo o exportaciones sino también de recaudación fiscal”*, explicó Armero M. (2019).

1.2 LA PRODUCCIÓN DEL SECTOR A NIVEL GENERAL Y NACIONAL

El sector de la automoción, no solo se caracteriza por la producción de vehículos de motor (coche, autobuses, y camiones) sino también por otras actividades relacionadas con él, como son la fabricación de componentes y los módulos de automoción, (sistema eléctrico, seguridad...), es decir la actividad comercial e industrial.

Hoy en día, este sector tiene gran relevancia dentro de la economía mundial. La automoción es un sector estratégico de la economía española y en los últimos años se ha convertido en uno de los pilares fundamentales de la industria en nuestro país, según SERNAUTO³ (2018).

Gráfica 1.3 Producción de los diez primeros países a nivel mundial



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de ANFAC y Comercio Exterior.

En cuanto a la producción de vehículos en Europa, la automoción española es el segundo mayor productor de automóviles según el informe anual de ANFAC 2018. Además España fue el mayor exportador de Europa en 2018, como veremos más adelante. Por otro lado, el primer productor de vehículos fue Alemania ya que duplicó su producción en el último año.

Pero si hablamos de la **producción mundial**, en 2017 la producción española veía peligrar su octava posición con respecto a la del 2018. Esto se debía a la entrada en vigor de la nueva normativa de emisiones WLTP⁴. Esta normativa era mucho más exigente que la anterior; consistía en medir el consumo y las emisiones de los vehículos y así de esta manera se podría tener un mejor conocimiento del rendimiento de los automóviles sobre las carreteras. Pero tuvo un alcance negativo en las ventas y por consiguiente en las fábricas de producción españolas.

³ SERNAUTO: Asociación Española de Proveedores de Automoción

⁴ WLTP: Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure

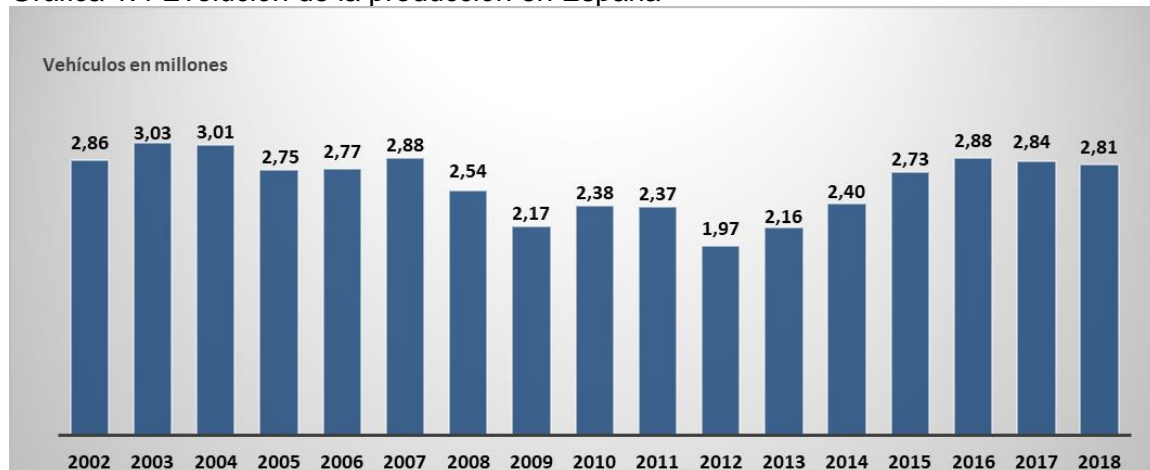
Análisis económico- financiero del sector de la automoción en España

Esta normativa, más el incremento del 25% en la producción de Brasil, acabaron posicionando a España en penúltimo lugar de entre los 10 países con mayor producción mundial, seguido de Francia como se puede ver en la gráfica 1.3 anterior.

Sin embargo, el hecho de encontrarse en novena posición, no es indicio de que la industria automovilística española no sea de buena calidad ni tenga precios competitivos, al contrario, gracias a los profesionales que trabajan en las plantas de producción, ha sido posible mantenerse dentro de los 10 grandes.

Una vez visto cómo está posicionado la producción española a nivel mundial y nacional, a continuación, en la gráfica 1.4, veremos la evolución de la producción de los automóviles en España hasta 2018. En este gráfico se encuentran incluidos, tanto las producciones de vehículos de turismo como de los vehículos industriales.

Gráfica 1.4 Evolución de la producción en España



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de ANFAC

Como se observa en la gráfica superior, durante los años previos a la crisis, la producción se mantenía estable e incluso entre 2002 y 2004 la producción sufrió un aumento del 6%, ya que la economía española se encontraba en bonanza, y la rentabilidad de las familias permitía una mayor demanda en el sector.

En ese entonces el automóvil era considerado un bien de inversión duradero y uno de los más demandados después de las viviendas.

Sin embargo en 2005, la producción cayó un 8,62% con respecto al año previo, y esto se debía al descenso (12,67%) de la demanda de los turismos, ya que este tipo de vehículos constituían el 76,2% de la producción automovilística española, según informó ANFAC (2006). Por otro lado, este descenso se debía al estancamiento que sufría el mercado europeo, pero además se le sumaba la aparición de un mercado más globalizado, ya que aparecieron nuevas empresas automovilísticas de países de bajo coste como Asia y el este de Europa, los cuales supusieron una competencia en producción para algunos países europeos.

Un año previo a la crisis, la producción llegó a una cantidad de 2,9 millones de vehículos de los cuales 2,4 millones eran turismos, incluidos los todoterrenos, es decir que para ese entonces, España era el quinto o sexto productor de coches, detrás de países como China, EE.UU., Japón, Alemania y posiblemente Corea, según explicó el economista Abascal (2014).

Con vistas al mercado internacional, el sector de la automoción se vio gravemente afectado en los años siguientes. La causa de esto sería la crisis originada en EE. UU. a mediados del año 2008, como consecuencia de la subida del petróleo. Como veremos, este sería el detonante que acabaría con una gran recesión en la Eurozona, y en Asia. Por ende, los países sufrirían escasez de producción, consumos y servicios, además de una reducción en la comercialización

Las consecuencias en nuestro país no se hicieron esperar, y se desencadenó el desempleo de muchos españoles, tanto en este sector como en otros. En la automoción, el área de comercialización de los concesionarios fue el más afectado. Por eso las empresas debían idear nuevas ideas de marketing.

Por ejemplo, Citroën tuvo que despedir a gran parte de su plantilla. Pero por otra parte Nissan Motor Co., situado en Barcelona, se negó a despedir a sus empleados, a pesar de que su producción estuviese centrada en la producción de todoterrenos, uno de los productos menos comercializados en ese entonces.

Ya entre 2008 y 2012 (recesión), la automoción española sufrió un descenso tanto en demanda como en producción, por lo que el sector se vio muy afectado, sobre todo el equipo de componentes y la estructura productiva.

La producción en 2012 descendió un 32%, con 2 millones de vehículos, y descendía mucho más la producción de los todoterrenos y la de los vehículos industriales. Esto conllevaba a que la recuperación del sector se ralentizase.

En 2013, el mercado de la producción empezó a ver resultados positivos, ya que se llegó a producir 2,16 millones de vehículos, es decir que hubo un incremento del 10% con respecto al año pasado. En principio, estos datos positivos se debían a que gran parte de esta producción se destinaba fuera de las fronteras de nuestro país. En ese año, se fabricaron menos todoterrenos, en cambio en el caso de los vehículos industriales, la producción se elevó en un 15% y los de comercialización en un 25%.

Años posteriores a la crisis, podemos ver en la gráfica anterior, como la producción experimentó un incremento. Ya que de 2012 a 2014, la producción se incrementó en un 43%.

Para ese entonces, la economía española se iba recuperando poco a poco, y la demanda interna subía. Pero lo que más influyó en la subida de la producción, fue la demanda externa (exportaciones) como informa ANFAC en 2016.

1.2.1 Producción por tipo de vehículo

La producción española, en los últimos años se ha convertido en uno de los más importantes dentro de Europa. Las plantas españolas cuentan con una mano de obra eficiente y competitiva por lo que no es sorprendente que las compañías de todo el mundo encarguen a nuestras plantas españolas la producción de sus modelos de vehículos.

Como hemos visto, este sector supo reponerse fácilmente después de la crisis. Por ello es interesante conocer de manera desglosada, la evolución de la producción de los distintos tipos de vehículos a partir de 2014, ya que es el año en el que se vio la recuperación del sector.

Tabla 1.2 Producción por tipo de vehículo en España (2014-2018)

	2014	2015	2016	2017	2018	Variación 17/18
Turismos	1.871.985	2.202.348	2.313.409	2.243.202	2.215.599	-1,23%
Comerciales Ligeros	473.204	472.725	513.459	543.489	548.467	0,92%
Industriales	57.789	58.128	65.039	61.626	55.499	-9,94%
Total	2.402.978	2.733.201	2.891.907	2.848.317	2.819.565	-1,01%

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de ANFAC

Como puede verse en la tabla 1.2, entre los años posteriores a la crisis, destaca la producción de 2016, ya que se alcanzó a producir 2.891.907 millones de vehículos, de los cuales el 80% de la producción eran turismos, seguido de los comerciales ligeros (derivados de furgones, turismo, pick up) que presentaban el 18% y por último los industriales con un mero 2%. En cuanto a las exportaciones, en ese año casi más del 80% de la producción española fue exportada, por lo que esto acabaría afectando positivamente a la matriculación de vehículos en España según informa ELMUNDO (2019).

Sin embargo, la producción en España en 2018 cayó un 2,5% con respecto al 2016, debido a un descenso en las exportaciones. Esta situación se debía a una inestabilidad política y a una crisis internacional que sufrían los mercados con los que España comercializaba. Por ejemplo, a principios de año (2018), las ventas registraron una caída en el Reino Unido tras el referéndum de salida de la Unión Europea (Brexit) y con ello la caída de la libra esterlina; por otro lado, en cuanto a las exportaciones, la comercialización con Alemania sufrió una caída y con Turquía también (uno de los mercados no europeos a los que se exportan gran parte de la producción española). Así, para 2018 los vehículos industriales cayeron en un 14,67%, seguido de los turismos con un 4,23% con respecto a 2016.

Por otro lado, como se ve en la Tabla 1.2 superior, los comerciales ligeros sufrieron una subida de casi del 1% en comparación con el año 2017, pero no fue suficiente para superar a la producción francesa en este tipo de vehículos.

1.2.2 Producción por regiones

En la actualidad, las fábricas españolas tienen que adaptarse a una sociedad cambiante, y a una evolución de la tecnología y de la digitalización, que forman y formarán un vector importante en la creación de vehículos, pero siempre y cuando se respete el medio ambiente, ya que en los últimos años se ha convertido en un factor relevante para la sociedad y para la seguridad vial.

Por esta razón, el sector automovilístico se ha convertido en un mercado muy globalizado y hoy en día existe mucha competitividad.

En cuanto a la producción española, España cuenta con 9 empresas y 17 fábricas como se puede apreciar en la ilustración 1.2. En ellas se producen una totalidad de 42 modelos diferentes según el informe de ANFAC (2018).

Dichas empresas se encuentran repartidas por toda España, aunque destaca el hecho de que gran parte se encuentran en el norte, y esto no es mera casualidad, pues al encontrarse en las costas, la comercialización con otros países es mucho más eficiente.

Ilustración 1.2 Localización geográfica de las fábricas españolas de la automoción



Fuente: ANFAC

Atendiendo a la producción por comunidades autónomas, Cataluña en 2018 encabezó el primer lugar con respecto a otras comunidades como son Castilla y León, ocupando el segundo lugar, seguido de Aragón, que encabezó la tercera posición, ganándole así el tercer lugar a Galicia, según ANFAC (2018).

Por ello, es interesante conocer la producción de automóviles en dichas comunidades, sobre todo de las dos primeras que encabezan la lista, porque así tendremos un mejor conocimiento de cómo estas plantas han incidido en la automoción española.

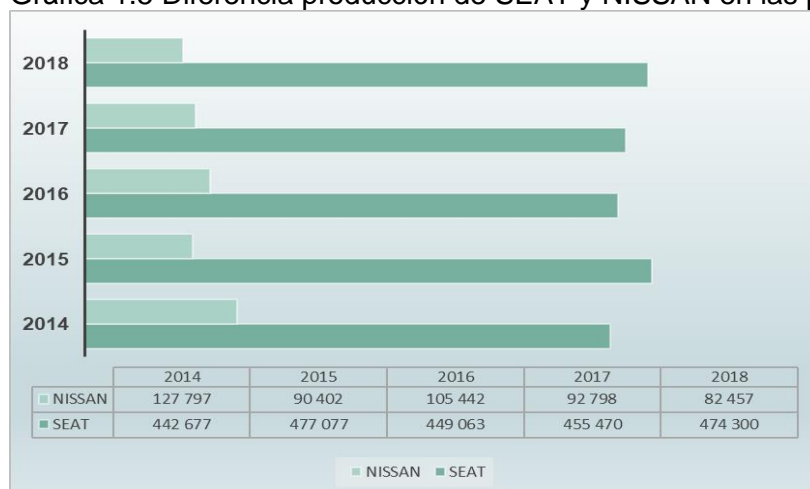
Por ejemplo, en **Cataluña** se encuentran asentados principalmente dos grandes plantas: SEAT y NISSAN. La planta de SEAT, situada en Martorell, y NISSAN en la zona Franca de Barcelona. La producción de la automoción en Cataluña supone un 20% para la industria española.

Por otro lado, la planta de Martorell es la más importante en esta región, ya que el 84% de la producción se destina a Alemania, Reino Unido, Francia, Argelia y México.

En cuanto a la importancia que tiene el sector dentro de la economía de Cataluña, el sector ha supuesto mayor creación de empleo debido a la apuesta por la fabricación de nuevos modelos tanto de NISSAN como de SEAT.

Haciendo una comparativa entre la producción de SEAT y NISSAN en Cataluña, en la gráfica 1.5 siguiente, es notable cómo la planta de SEAT produce mucho más que la planta de NISSAN, incluso se podría decir que SEAT produce más del 60% de la producción de NISSAN.

Gráfica 1.5 Diferencia producción de SEAT y NISSAN en las plantas de Cataluña



Fuente: Elaboración propia a partir de los Informes anuales de 2018 de NISSAN y SEAT

Como se ha mencionado anteriormente, **Castilla y León** es la segunda comunidad con mayor producción de vehículos en 2018. En esta región se encuentran cuatro plantas de fabricación: RENAULT (Valladolid y Palencia), GRUPO FIAT-IVECO (Valladolid) y NISSAN (Ávila). Sin embargo, esta última actualmente fabrica recambios, por lo que solo tendremos en cuenta las plantas de RENAULT e IVECO.

Según informó el periódico ABC (2018), la planta de IVECO en Valladolid fabricó 25.000 unidades de chasis-cabina del modelo Daily (2.000 más que en 2007) de los cuales el 85% se destinó a la exportación.

Por otro lado, el 45% de las exportaciones de la comunidad pertenecieron al sector de la automoción, ya que es una de las plantas con mayor demanda externa. Esto se debe a que esta región, es un “*excelente red de comunicaciones terrestres, ferroviarias y áreas, y su ubicación estratégica hacen de Castilla y León un enclave ideal para centralizar las actividades logísticas de cualquier empresa*”, como señala ICEX España Exportaciones e Inversiones (2018),

1.3 MATRICULACIONES Y VENTAS DE VEHÍCULOS EN ESPAÑA

1.3.1 Cifra de negocios

El sector se iba recuperando, así como la economía. Esta recuperación se debió sobre todo a la demanda externa, aunque también a una demanda interna, ya que los bancos empezaron a facilitar créditos, lo que permitió que los españoles pudieran adquirir vehículos nuevos.

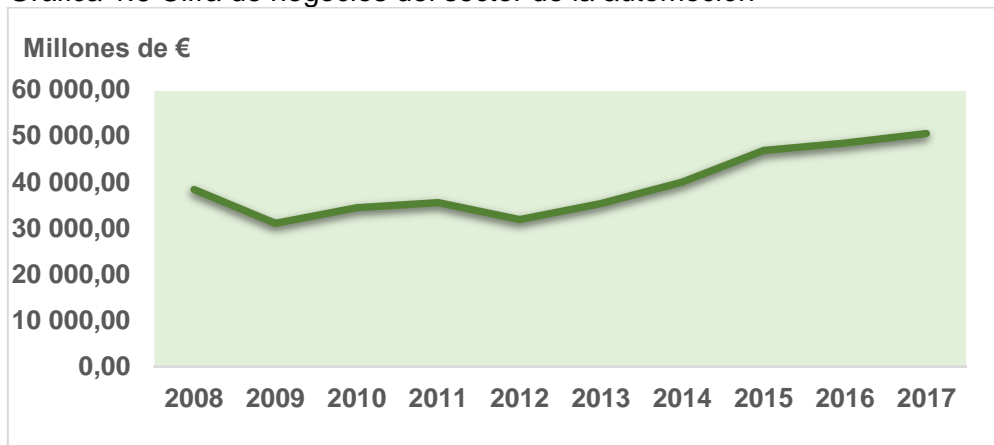
Sin embargo, la demanda no solo se sostuvo por los créditos sino también por los planes PIVE⁵ impulsados por el gobierno. Estos planes promovían la adquisición de nuevos vehículos, es decir, que si los consumidores adquirían nuevos vehículos tendrían unos incentivos.

⁵ Programa de Incentivos al Vehículo Eficiente

Guisela Yaselga Anguaya

Los planes tuvieron lugar por primera vez en 1994 y a lo largo del tiempo se han ido actualizando. Este plan salvó a muchos concesionarios de su cierre.

Gráfica 1.6 Cifra de negocios del sector de la automoción



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de INE y ANFAC

Como se observa en la gráfica 1.6, a partir del año 2013, el sector se fue recuperando y con él los ingresos por ventas. En el último año, las ventas alcanzaron más de 50.000 millones de euros, lo cual suponía una recuperación tanto del sector como de la economía española. Parte de esta recuperación tuvo un efecto positivo en el ámbito laboral, ya que tuvieron lugar la reincorporación de la plantilla (tanto en fábricas como en concesionarios), y la aparición de nuevos empleos

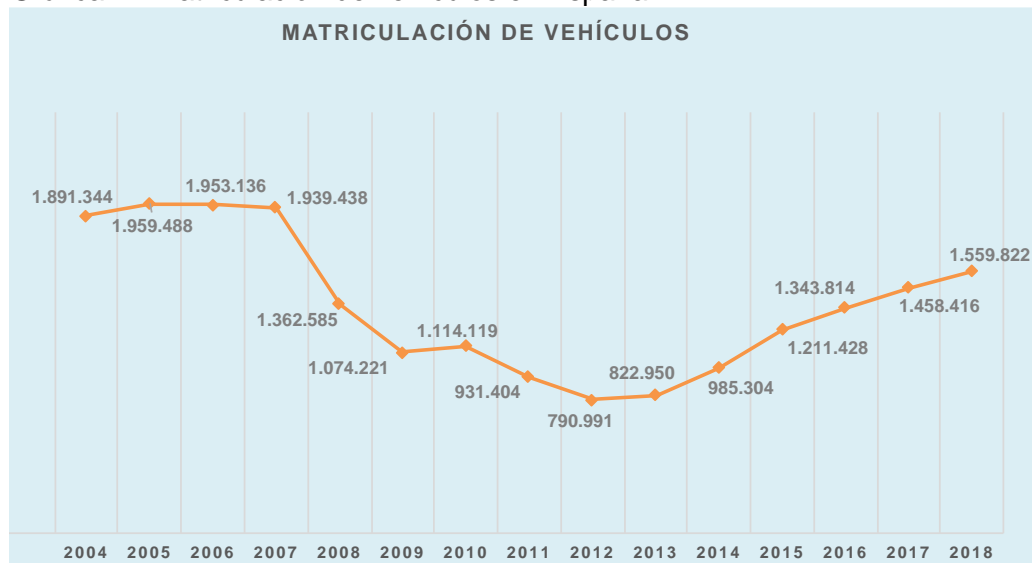
Por otro lado, en los siguientes años la cifra de negocios incrementó su saldo, debido al crecimiento de las exportaciones en un 8%, lo que para ese entonces representaba unos beneficios del 10,4%. El sector representaba el 16,5% de las exportaciones de España (14,8% automóviles, 1,7% vehículos industriales), lo que lo posicionaba en segundo lugar como sector, después del sector de bienes de equipo.

1.3.2 Matriculación de vehículos

“Las matriculaciones son el conocimiento de los vehículos que se dan de alta en la circulación y sus características, así como su incidencia en el parque de vehículos de circulación” INE (2019)

Como se comentó anteriormente, la cifra de negocios del sector presentó una mejora en los últimos años, por consiguiente, sería interesante analizar la evolución del número de matriculaciones del sector, y ver qué aspectos influyeron para obtener una mayor demanda.

Gráfica1.7 Matriculación de vehículos en España



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de ANFAC

Como se ve en la gráfica 1.7, en los años previos a la crisis del 2008, la matriculación de automóviles, es decir los automóviles que se daban de alta en la circulación, aumentaron en los primeros años, justo después de que en España se introdujera el euro. En ese entonces, la economía española presentaba datos positivos, lo que daba lugar a una bonanza en la economía de los españoles y por ende suponía una mayor demanda y consumo de vehículos.

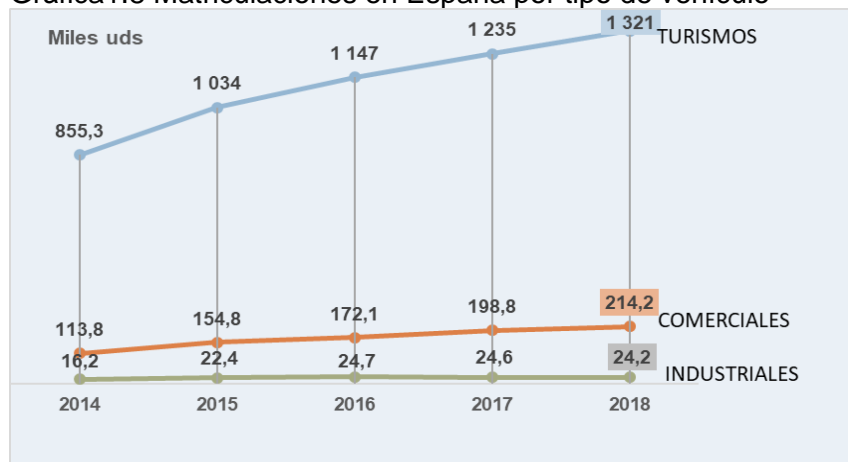
En el gráfico 1.7 anterior, observamos que los datos empiezan a reflejar resultados positivos. Comparando la matriculación de vehículos entre 2012 y 2013, incrementaron las ventas de turismos, furgonetas y vehículos industriales en un total de 46%, mientras que los todoterrenos caían notablemente en un 36,95%. Viendo este panorama, se podría decir que la economía se iba recuperando poco a poco, según los datos proporcionados en los informes de ANFAC (2014-2018)

Las ventas fueron incrementando poco a poco debido a una mejora de la economía española, pero también como vimos anteriormente con las producciones, podría ser por la venta fuera de nuestras fronteras, lo que explicaría los datos positivos de la economía.

En 2018, las ventas ascendieron a casi un 97% con respecto al 2012, y esto fue debido a la mayor demanda de turismos, como veremos a continuación en las matriculaciones por tipo de vehículos.

1.3.2.1 Matriculación por tipo de vehículo

Gráfica 1.8 Matriculaciones en España por tipo de vehículo



Fuente: IDEAUTO

Tabla 1.3 Matriculaciones por tipo de vehículos

	2014	2015	2016	2017	2018	Variación 17/18
Turismos y todoterreno	855 308	1 034 232	1 147 009	1 234 932	1 321 437	7%
Vehículos comerciales ligeros	113 782	154 765	172 106	198 821	214 208	7,74%
Derivados, furgonetas y pick up	75 733	101 068	110 066	122 242	131 221	7,35%
Vehículos comerciales ligeros <=3,5	38 049	53 697	62 040	76 579	82 987	8,37%
Vehículos industriales	16 214	22 431	24 699	24 663	24 177	-1,97%
TOTAL	985 304	1 211 428	1 343 814	1 458 416	1 559 822	6,95%

Fuente: IDEAUTO

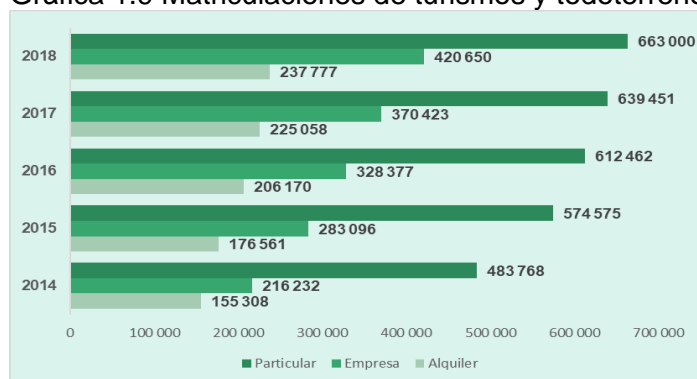
A lo largo de los últimos cinco años, la matriculación de vehículos ha ido incrementando, es decir casi un 55% desde 2014 hasta 2018.

Por un lado, tenemos los turismos y todoterrenos, tipo de vehículos más demandados entre otros, que han incrementado sus matriculaciones en un 35% desde 2014 hasta 2018, es decir un total de 466.129 unidades más.

A pesar de la caída de las ventas en el segundo semestre de 2018, a causa de la imposición de la nueva ley de homologación de emisiones WLTP, las ventas, es decir, las matriculaciones de turismos y todoterrenos aumentaron un 7% con respecto al año anterior, como podemos ver en los datos que se recogen en la Tabla 1.3. Este incremento se debe sobre todo al impulso de las ventas en los canales de particulares y de empresas, como se observa en la gráfica 1.19. Esto a su vez supuso un buen resultado para el mercado interno español de la automoción.

Análisis económico- financiero del sector de la automoción en España

Gráfica 1.9 Matriculaciones de turismos y todoterreno por tipo de canal.



Fuente: IDEAUTO

Después de los turismos y todoterrenos, tenemos los vehículos comerciales ligeros, los cuales se componen de dos grupos de vehículos: derivados, furgonetas y pick up y los vehículos comerciales menor o igual a 3,5 toneladas.

Teniendo en cuenta al conjunto de vehículos comerciales ligeros, las matriculaciones con respecto al año anterior han incrementado en un total de 7,74%, sin embargo, entre el conjunto, sólo los vehículos comerciales ligeros han llegado a incrementar sus matriculaciones en un 8,37%, es decir más que el total. Esto se debe al impulso del canal de autónomos, que supusieron la matriculación de 6.408 vehículos más que el año precedente. En cuanto a los industriales, según IDEAUTO, las matriculaciones disminuyeron en casi un 2%.

1.3.2.2 Matriculaciones por Comunidades Autónomas

En cuanto a las ventas, es interesante conocer las ventas del tipo de vehículo más vendido en nuestro país, como son los turismos y todoterrenos, por ello analizaremos las ventas de las principales comunidades con mayor y menor cuota de mercado.

En 2018 España cuenta con una población de 46.934.632 de habitantes, lo que será interesante conocer el número de ventas anuales por cada 1000 habitantes,

Tabla 1.4 Matriculación de turismos y todoterrenos por CC.AA.

Turismos y todoterrenos	2017	2018	Variación 17/18
Andalucía	139.541	149.044	6,81%
Aragón	24.396	26.223	7,49%
Asturias	18.364	19.661	7,06%
Baleares	34.100	34.632	1,56%
Canarias	60.216	63.470	5,40%
Cantabria	10.764	11.781	9,45%
Castilla-La Mancha	35.627	38.237	7,33%
Castilla y León	37.838	38.882	2,76%
Cataluña	190.480	185.105	-2,82%
Ceuta y Melilla	2.167	2.404	10,94%
Comunidad Valenciana	137.068	146.194	6,66%
Extremadura	14.553	15.714	7,98%
Galicia	43.128	46.098	6,89%
La Rioja	5.418	5.644	4,17%
Comunidad de Madrid	402.826	456.130	13,23%
Murcia	26.510	27.274	2,88%
Navarra	12.314	13.243	7,54%
País Vasco	39.622	41.701	5,25%
TOTAL	1.234.932	1.321.437	7,00%

Fuente: IDEAUTO Y ANFAC

Tomando como referencia los datos de ANFAC (2018), entre las tres primeras comunidades, podemos decir que Madrid es la capital con mayor número de matriculaciones (ventas) tanto en 2018 con 456.130 matriculaciones, como en 2017 con 402.826, es decir que se produjo una variación positiva del 13,23% (415.304 matriculaciones más).

Po tanto, por cada 1000 habitantes, se matriculan unos 54,43 vehículos anuales.

En segundo lugar, encontramos a Cataluña, una de las comunidades con mayor registro de producción. En 2018, registró 185.105 matriculaciones, sin embargo, en 2017, el número de matriculaciones era mucho mayor, por lo que tuvo una disminución de casi un 3% con respecto al 2017. Así acabó situándose como la comunidad que cerró el ejercicio con una caída en las ventas.

Por cada 1000 habitantes, se venden unos 20,08 vehículos anuales.

En tercer lugar, encontramos a Andalucía con 149.044 matriculaciones en 2018, en comparación con las matriculaciones de 2017 con 139.541 unidades, se produce un incremento del 6,81%.

Por cada 1000 habitantes, se matriculan unos 13,81 vehículos anuales

En cuarto lugar, encontramos a la Comunidad Valenciana, cuya matriculación en 2018 fue de 146.194 unidades, y en 2017 fue de 137.068 unidades, es decir que tuvo un incremento en las ventas de casi un 7%.

Por cada 1000 habitantes, se venden 33 vehículos anuales.

Por otro lado, tenemos a las comunidades con peor cuota de mercado, por ejemplo, Aragón (7,49%), Ceuta y Melilla (10,94%), La Rioja (4,17%) y Cantabria (9,45%), aunque todas ellas con cuota de mercado positiva.

En cuanto a Ceuta y Melilla, y Madrid, registraron un incremento en sus matriculaciones en 2018 con respecto a 2017, es decir, 13,23% y 10,94% respectivamente.

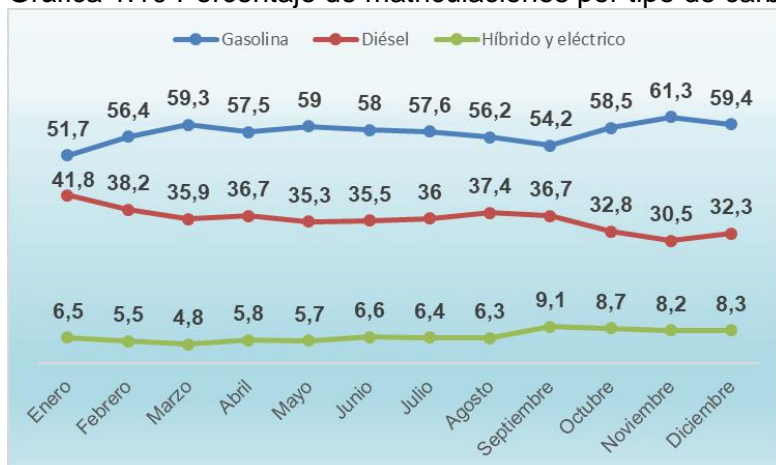
Aunque ya hemos mencionado a Barcelona, una de las principales comunidades que registró una de las mayores producciones en 2018, es interesante conocer las matriculaciones de Castilla y León (segundo productor), y de Aragón (tercer productor).

- Catilla y León: se matricularon 38.237 unidades en 2018, y 35.627 en 2017, por lo que se produjo un incremento del 7,33%. Por cada 1000 habitantes, se venden 12,92 vehículos anuales.
- Aragón: se matricularon 26.223 unidades en 2018, y 24.396 en 2017, por lo que se produjo un incremento del 7,49%. Por cada 1000 habitantes, se venden 15,91 vehículos anuales.

1.3.2.3 Matriculación por tipo de carburante

Después de haber analizado las matriculaciones por comunidades autónomas, pasaremos a ver las matriculaciones por tipo de carburante que se han producido en 2018.

Gráfica 1.10 Porcentaje de matriculaciones por tipo de carburante en 2018



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de ANFAC

Como observamos en la gráfica 1.10 anterior, en 2018 las ventas de vehículos con gasolina superaron a las ventas de vehículos con diésel. Esto se debe, principalmente a posibles nuevas normativas de circulación y a la subida de impuestos en cuanto a este tipo de carburantes, por lo que acabaron generando incertidumbre a los consumidores y con ello el descenso en las ventas de vehículos con dicho carburante.

Además de lo citado anteriormente, tras conocerse el escándalo del grupo Volkswagen, es decir, un programa que alteraba las emisiones de los vehículos diésel, fue causa también de la pérdida de puntos en la cuota de mercado. Esto, hizo que el combustible de gasolina tomara más relevancia, por lo que acabó cerrando el ejercicio con casi 8 puntos más de cuota de mercado.

Por otro lado, los combustibles híbridos y eléctricos vemos, como va cogiendo mayor peso dentro del sector, lo cual es significado de una circulación más limpia y segura para el medio ambiente.

En la actualidad, es muy importante el cuidado del medio ambiente, por lo que en los últimos años se han ido tomando medidas correctoras medioambientales (WLTP) que ha acabado afectando sobre todo al sector de la automoción, ya que las emisiones de CO₂ que expulsan los vehículos por los tubos de escape son el principal problema del calentamiento global.

Como se comentó anteriormente, se impuso una nueva ley para controlar la contaminación producida por el sector, esta ley es WLTP. Esta ley tiene por objetivo, calcular de manera más precisa y comprara el consumo de combustible y las emisiones. Por ello, a través de esta ley, se pretende tener un mejor conocimiento del rendimiento de los automóviles sobre las carreteras.

Guisela Yaselga Anguaya

Turismos y todoterrenos por tipo de carburante

Como se ha dicho durante el trabajo, los turismos son los vehículos más demandados por la población, por lo que sería interesante conocer las ventas de estos según el tipo de carburante en territorio español.

En la ilustración siguiente, tenemos representada las matriculaciones del 2018 por tipo de combustible en las distintas regiones de España. Las comunidades que presenten un tono más oscuro, presentan mayores matriculaciones por diésel que por gasolina.

Ilustración 1.3 Ventas de turismos y todoterrenos por tipo de carburante 2018



Fuente: ANFAC y DataDrivenDecision

Observando la ilustración 1.3 anterior, el carburante que predomina en gran parte de España es la gasolina, debido a las causas mencionadas anteriormente en el apartado anterior, pero sin llegar al 100% , ya que gran parte solo se encuentran entre el 40% y 60% de matriculaciones con este tipo de carburante.

Sin embargo, en Extremadura es la única comunidad en la que predomina el diésel entre otros.

En el caso de las grandes ciudades como son Madrid y Barcelona, los carburantes que predominan son diferentes.

Por ejemplo, en Madrid de las 456.130 ventas, el 46,36% fueron de gasolina, el 43,34% de diésel y el 10,31% de otros carburantes (híbridos y eléctricos) y en cuanto a Barcelona de las 185.105 matriculaciones, el 62,04% fueron de gasolina (15 puntos más que Madrid), un 28,11% de diésel y un 9,85% entre otros (híbridos y eléctricos).

Comparativa entre producción y ventas de turismos y todoterrenos

Gráfica 1.11 Evolución de la producción y venta de los turismos y todoterrenos



Fuente: IDEAUTO y ANFAC

Es interesante analizar el marco de producción y ventas de los turismos y todoterrenos, ya que son los vehículos más demandados hoy en día.

Como vemos en el gráfico 1.11 anterior, la venta de este tipo de vehículos ha ido incrementando a lo largo de los años.

En este caso, analizaremos los datos de los dos últimos años. Como podemos ver en 2017 se fabricaron 2.243.202 unidades de vehículos, de los cuales más de la mitad se vendieron, sin embargo, en 2018 la producción disminuyó en 1,23%, pero las ventas no sufrieron descensos, al contrario, se llegaron a vender casi un 60% de la producción.

1.3.2.4 El mercado de segunda mano

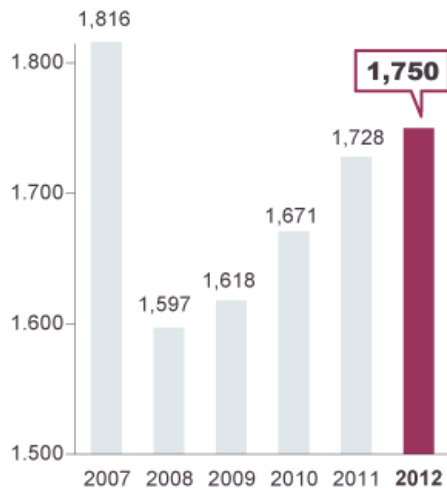
Tras la crisis, las empresas automovilísticas de segunda mano empezaron a tener más notoriedad después de que gran parte de los españoles no podían permitirse vehículos nuevos ni de alta gama. Por ello, estos últimos años el 70% de las ventas fueron de vehículos de ocasión, de los cuales más del 50% tenían 10 años de antigüedad, mientras que las ventas de los vehículos nuevos solo llegaban a un 30%, como explicó Galindo, C. (2012).

Una de las consecuencias que acarrearían estas ventas, sería la antigüedad del parque español, como veremos más adelante.

Gráfica 1.12 Mercado de segunda mano

MERCADO DE SEGUNDA MANO

Ventas de turismos, en millones de unidades



Fuente: GANVAM. EL PAÍS

Al cierre de 2012, las ventas vehículos de ocasión llegaron a alcanzar una cifra de 27,94 millones de unidades, de los cuales 1,750 millones eran turismos como observamos en la gráfica 1.12. Es decir, en 2012 fueron 0,4% menos que en 2011 y 500.000 menos que los 28,46 millones previos a la crisis según EUROPA-PRESS (2014).

Por otra parte, según explica EUROPA-PRESS (2019), las ventas de segunda mano seguían creciendo y para 2018, las ventas de vehículos de ocasión incrementaron en un 9,2%, es decir que se vendieron 2,27 millones de turismos y todoterrenos con respecto a 2017.

Pero en comunidades como Madrid (+15,2%), Cataluña (+12,4%) y Castilla y León (+10,5%), fue donde más matriculaciones de segunda mano se registraron respecto al año previo.

Además, según comenta esta prensa, la directora general de GANVAM, Ana Sánchez señaló que los últimos datos revelados por GANVAM, verifican que las últimas ventas han sido de vehículos de menos de 5 años, lo que es bueno para el parque español y para el medio ambiente. *“Aun así, la cuota que representan las ventas de vehículos con más de diez años de antigüedad sobre el total de las ventas sigue siendo muy superior a lo que debería, superando el 55%”*

Parque de vehículos

Por otra parte, es interesante conocer el parque automovilístico de nuestro país y cómo se ha ido desarrollando en los años posteriores a la crisis.

Gráfica 1.13 Evolución del parque automovilístico en España



Fuente: ANFAC

En la gráfica 1.13, vemos como en los últimos años el parque de vehículos más antiguo se eleva a más de 12,42 años, según los datos de ANFAC (2018).

Este crecimiento, se produjo por el incremento de las adquisiciones de vehículos antiguos, y por la adquisición de un 45% de vehículos nuevos, frente al 55% de achatarramientos.

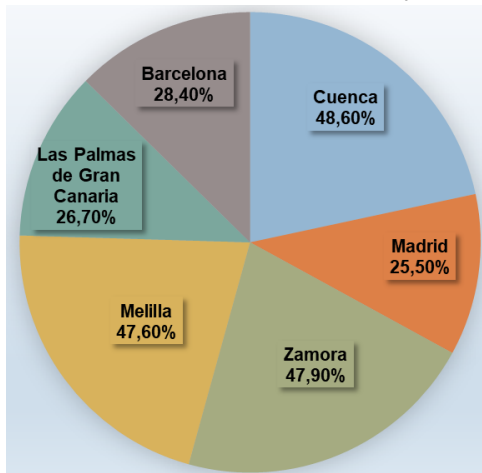
En este año, se adquirieron un total de 166.000 coches de más de 20 años, según el informe de ANFAC (2018). Esto a su vez, *“tiene un claro efecto negativo en el medio ambiente y en la seguridad vial.”*

España tiene uno de los parques más envejecidos. En comparación con otros países europeos, el parque se encuentra en torno a los 9 años en países como Francia, Alemania, Austria, Reino Unido, Irlanda y Noruega.

Una vez vista la situación del parque español en términos generales, es interesante conocer, en qué ciudades de nuestro país se concentra un mayor número de vehículos antiguos.

Según la DGT (2018), y como podemos ver en el gráfico 1.14, el parque más antiguo se encuentra en Cuenca, con vehículos de más de 12 años, es decir que, del total de vehículos de esta comunidad, el 48.6% pertenecen al parque antiguo. Seguido de Zamora y Melilla, con un 47.9% y 47.6% respectivamente.

Gráfica 1.14 Ciudades con mayor número de vehículos antiguos



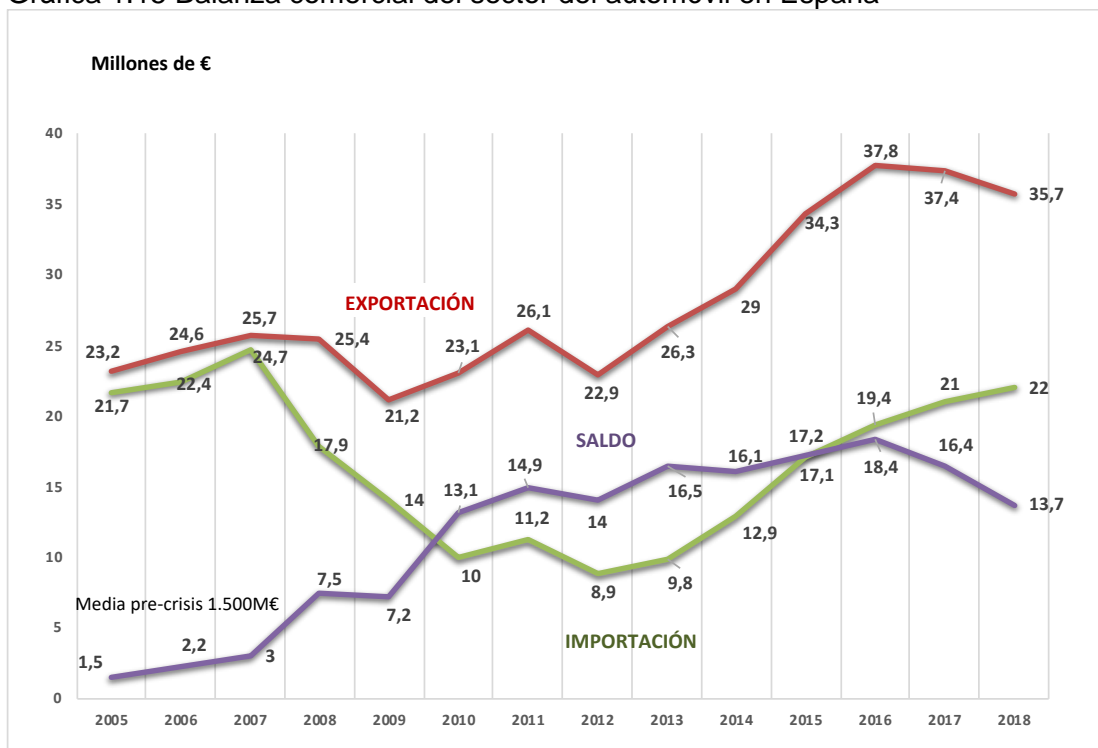
Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de DGT.

Sin embargo, en las comunidades que presentan un menor porcentaje de parque antiguo según la DGT (2018) son Barcelona (28.4%) Las Palmas de Gran Canaria (26,7%) y Madrid (25,5%). Siendo Madrid la comunidad con el parque más nuevo.

Cabe destacar que más después de la crisis, a pesar de que la economía de los españoles haya mejorado, para los consumidores la competitividad de precios es importante.

1.4 BALANZA COMERCIAL

Gráfica 1.15 Balanza comercial del sector del automóvil en España



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de ANFAC

Análisis económico- financiero del sector de la automoción en España

Como podemos observar en la gráfica 1.15, en los años previos a la crisis las importaciones se posicionaban en unos 21,7 millones de euros incluso hasta alcanzar los 24,7 millones de euros, indicios de que el sector se encontraba en auge.

Las importaciones tuvieron una caída del más del 50% en 2010, con respecto al 2007. Sin embargo, en el año 2013, el sector presentó una mejor salud, ya que las ventas experimentaron una subida durante los siguientes años. Ya en 2014, el sector presentaba un superávit comercial con un saldo de más de 16.000 millones de euros, siendo que las exportaciones en 2014 estaban valoradas en 28.974 millones de euros, es decir más que las importaciones, que suponían 12.912 millones de euros de valor.

A partir del 2015, los resultados fueron positivos, incluso se llegó a un récord en el superávit comercial. Según el informe de ANFAC (2015), esto se debió a *“la gran diversificación de países donde se destinan los vehículos. Además de los principales mercados europeos como Alemania, Francia e Italia, el “Made in Spain” ha conquistado países de la zona asiática, especialmente Corea del Sur y China y la zona americana con un fuerte incremento de unidades hacia Estados Unidos, sumado al fuerte crecimiento de países extra UE como Turquía”*.

Aproximándonos al 2017, las ventas alcanzaron más de 50.000 millones de euros. Esto suponía una recuperación para el sector y a su vez para la economía española, tras unos años de vacas flacas. Parte de esta recuperación se debía a que los concesionarios que vieron que prescindir de gran parte de sus plantillas durante la crisis, se fueron reincorporando, además de que también se fueron creando más empleos.

Por otro lado, en los siguientes años la cifra de negocios tuvo un incremento, debido al crecimiento de las exportaciones en un 8%, lo que para ese entonces representaba unos beneficios del 10,4%. En ese entonces, el sector representaba el 16,5% de las exportaciones de España (14,8% automóviles, 1,7% vehículos industriales), lo que lo posicionaba en segundo lugar como sector, entre el sector de bienes de equipo, y el agroalimentario.

Mientras en 2018, las importaciones llegaron a alcanzar los 22 millones, porque los turismos y los vehículos comerciales, industriales y autobuses, llegaron a experimentar un crecimiento del 5,3% y 6,2% de su valor respectivamente.

Exportaciones por tipo de vehículo

Las exportaciones de 2018 en España fueron de 2.304.418 unidades, es decir un 0,6% menos que el año anterior. Esto se debe principalmente a la debilidad de los mercados europeos con los que España comercializa. Por ejemplo, en Alemania las matriculaciones cayeron un 9,9%, en Francia un 4,7% y en Italia un 6,3%, según las notas de ANFAC.

En cuanto a las exportaciones a Reino Unido, se han reducido notablemente (3%), debido a su salida de la Unión Europea, lo que sería malo para las exportaciones españolas, ya que conforma uno de los principales países europeos a los que se exportan las producciones españolas.

Aunque en el último mes del año de 2018, se registró una caída del 16,5% en las exportaciones de los turismos, este acabó teniendo un incremento del 0,3% con respecto al año precedente. Mientras que no podemos decir lo mismo de los vehículos comerciales cuyas exportaciones disminuyeron en un 1,5%, y los vehículos ligeros en un 38,7%, es decir 13.922 unidades menos que en el 2017. En cambio, en las exportaciones, según

Guisela Yaselga Anguaya

datos de ANFAC (2018), los turismos (-5,1%) y los vehículos comerciales, industriales y autobuses (-1%), llegaron a descender en un 6,1% en total del balance comercial.

Tabla 1.5 Exportaciones por tipo de vehículo

Exportación	2017	2018	Variación 17/18
Turismos	1.866.931	1.873.085	0,3%
Vehículos comerciales	415.358	409.327	-1,5%
Vehículos industriales	35.928	22.006	-38,7%
Total	2.318.217	2.304.418	-0,6%

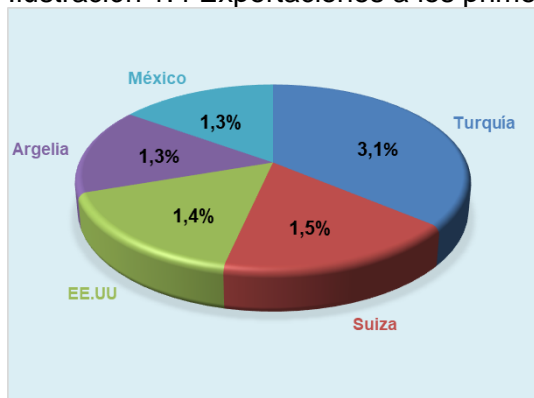
Fuente: ANFAC

Por otro lado, las exportaciones a países de la UE en 2018 aumentaron. Esos países fueron Portugal, Francia, Alemania y Holanda.

Con vistas a las exportaciones fuera de las fronteras europeas, los principales países a los que se dirigieron las producciones españolas en 2018 fueron a Turquía, Suiza, Estado Unidos, Argelia y México, como podemos observar en la ilustración 1.4. En conjunto, las exportaciones fuera de la UE suman un 8,6%.

Aunque vemos que Turquía sigue encabezando la lista del mercado asiático, cabe mencionar que en el último se registró una caída en las ventas de hasta un 18,5%, según ha señalado ANFAC (2018).

Ilustración 1.4 Exportaciones a los primeros cinco países no europeos en 2018



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de ANFAC

Una vez analizada el marco teórico podemos decir que el sector de la automoción es relevante para la economía mundial.

Hemos visto que el sector después de la crisis pudo recuperarse fácilmente debido a las exportaciones que realizó en los últimos años. Esto hizo que tanto la producción como las matriculaciones incrementasen, sobre todo la de los turismos, ya que representan el mayor porcentaje de la producción española.

A pesar de las nuevas leyes de contaminación, el sector ha sabido como afrontar dicho problema, con nuevas alternativas (vehículos híbridos), que como hemos visto van teniendo mayor peso, sin embargo los vehículos (turismos) con gasolina siguen teniendo mayor presencia en gran parte de España.

Por otra parte, entre las comunidades autónomas el mayor productor de vehículos en 2018 fue Cataluña seguido de Castilla y León. Por ello, en el siguiente capítulo será interesante analizar de forma financiera-económica las principales firmas de cada una de ellas.

CAPITULO 2: MARCO ANALÍTICO DEL SECTOR

En este capítulo, después de haber analizado la producción, la matriculación y la balanza comercial del sector, tanto en términos generales como por comunidades autónomas, en el siguiente capítulo se procederá a realizar un análisis económico-financiero del sector.

Este análisis, irá enfocado principalmente a las regiones que presentaron una mayor producción en el último año. Estas regiones fueron Cataluña y Castilla y León.

Las plantas de fabricación de las compañías SEAT Y NISSAN se encuentran en Cataluña, mientras que en Castilla y León nos encontramos con RENAULT e IVECO.

SEAT

La compañía situada en Cataluña se asentó en Martorel en 1933. Es una de las plantas de fabricación más modernas que hay en España. En él, se fabrican modelos como el Audi A1, SEAT Ibiza, SEAT Arona y SEAT León.

Según la compañía SEAT (2019), la producción diaria ronda las 2100 unidades, mientras que la producción anual se sitúa en 443.000 unidades.

NISSAN

NISSAN, la compañía multinacional japonesa posee tres fábricas en nuestro país.

Uno en Corrales de Buelna, dedicada a la fundición y mecanizado, otra en Ávila, que solo produce el furgón NT400, pero se dejará de producir por la nueva normativa de emisiones WLTP, y la planta de Cataluña, donde actualmente se producen vehículos como el : Nissan e-NV200, Mercedes-Benz Clase X, Renault Alaskan y Nissan Navara NP300.

Por otra parte, el 87% de la producción de esta planta se destina a países fuera de nuestras fronteras.

RENAULT

La compañía francesa se caracteriza por los grandes volúmenes de producción. En España, en la planta de Valladolid, en el año 1953 se empezaron a fabricar los primeros embalajes para el modelo Renault 4CV, procedentes de Francia. En 1961, se empezaron a producir unidades del modelo Duaphine.

La planta situada en Castilla y León produce hoy en día *“el Renault Captur, los motores diésel 1.6 dCi 16V y los bloques 1.3 TCe, pues el Twizy dejó de fabricarse el pasado mes de diciembre de 2018. Palencia, por su parte, da a luz a los Renault Mégane (en todas sus versiones salvo el sedán) y Kadjar”*, según explicó Amaya (2018).

IVECO

La compañía tuvo sus inicios en Madrid en 1975, destaca por la fabricación de vehículos pesados, como por ejemplo el Stralis, el Trakker y vehículos de uso militar.

Sin embargo, en la planta de Castilla y León solo se fabrica el vehículo comercial chasis Daily, el vehículo más demandado por el continente europeo.

Guisela Yaselga Anguaya

A continuación, se hará un análisis financiero tanto a corto como a largo plazo de las principales firmas de cada comunidad, seguido de las rentabilidades

Para ello, hemos hecho uso del programa SABI, en el cual se ha realizado una primera clasificación por tipo de:

- Actividad: "Fabricación de vehículos de motor, remolques y semirremolques" que se encuentra dentro del grupo 29 del CNAE 2009, después se ha seleccionado el subgrupo 2910 "Fabricación de vehículos de motor".
- Localización: en las regiones de Cataluña y Castilla y León.
- Estado: las empresas seleccionadas siguen "activas".

Los datos obtenidos datan del 2004 al 2018⁶.

En primer lugar, se hará un análisis financiero tanto a corto como a largo plazo de las distintas firmas de cada comunidad, y en segundo lugar, se calcularán las rentabilidades.

2.1 ANÁLISIS FINANCIERO A CORTO PLAZO

El análisis financiero a corto plazo se encuentra delimitado por el capital circulante (o fondo de maniobra), la liquidez y la solvencia. Con él se pretende conocer la capacidad que tiene una empresa para hacer frente a sus deudas a corto plazo. En general, el análisis a corto plazo nos permite obtener datos más exactos.

2.1.1 Fondo de maniobra

El fondo de maniobra es la parte del activo corriente que se encuentra financiada con deuda a largo plazo (capitales permanentes). Es decir, si una empresa es capaz de hacer frente a sus pagos en el corto plazo y seguir con el desarrollo de su actividad empresarial.

Se pueden dar tres casos:

FM < 0, desequilibrio financiero.

FM = 0.

FM > 0, equilibrio financiero.

Lo ideal es que el fondo de maniobra fuese positivo.

$$\text{Fondo de maniobra} = \frac{\text{Activo corriente} - \text{Pasivo corriente}}{\text{Pasivo corriente}}$$

La gráfica 2.1, representa la evolución del fondo de maniobra de las cuatro firmas pertenecientes a las regiones de Cataluña y Castilla y León.

Como podemos observar, RENAULT en los años previos a la crisis presentaba un FM negativo, es decir que los activos a largo plazo se estaban financiando con recursos a corto plazo, por lo que se encontraba en un desequilibrio financiero. Esto puede deberse a una elevada deuda con los acreedores comerciales. Sin embargo, en los años siguientes hasta 2015, presentaba un FM positivo, es decir que se encontraba en una situación de equilibrio financiero. Esta situación se debía a la capacidad de cobro a los clientes, por lo que podía hacer frente a los pagos a corto plazo. En cambio, en los últimos dos años el FM era negativo debido a un incremento de la deuda con los acreedores comerciales y a la disminución de las existencias en el activo corriente, pero esto no quería decir que la empresa no fuese líquida ya que la empresa presentaba un efectivo positivo.

⁶ No se encontraron datos de RENAULT en 2018

Análisis económico- financiero del sector de la automoción en España

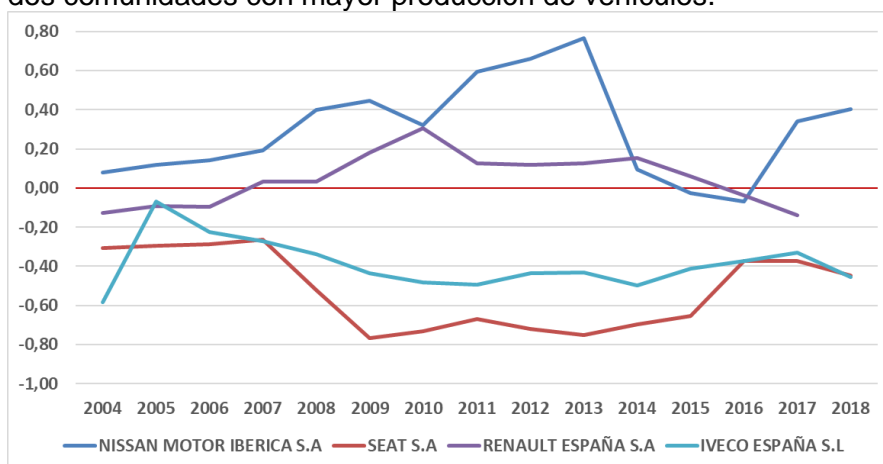
Por otro lado, tenemos a NISSAN, que a pesar de la crisis siempre se mantuvo con un FM positivo, es decir que se encontraba en equilibrio financiero. Esto es que los activos corrientes de la compañía estaban financiados con recursos a largo plazo, por lo que la empresa era capaz de hacer frente a las deudas. Sin embargo, entre 2015 y 2016 presentaba un FM negativo, debido a un incremento del 40% de las deudas con los acreedores comerciales, además de que el efectivo sufrió una disminución del 34%. Ya en los años posteriores el FM era positivo, porque se disponía de un mayor efectivo (posiblemente por el cobro a los clientes y el suficiente stock en su almacén).

En cuanto a SEAT e IVECO, presentan un FM negativo durante el periodo de estudio es decir que se encuentran en desequilibrio financiero ($PC > AC$). Esto quiere decir que sus activos a largo plazo están financiados con recursos a corto plazo.

En el caso de IVECO, principalmente su situación se veía afectada por las deudas con los acreedores e incluso por la disminución en el saldo de la tesorería, siendo así que no podía hacer frente a las deudas a corto plazo.

Por otro lado, SEAT, años previos a la crisis presentaba un FM negativo, aunque se mantenía estable. Sin embargo, en los últimos años y eso se debe a las variaciones en sus deudas con los acreedores, además de las deudas con los bancos. Ya en los últimos años se ha ido recuperando gracias a un incremento de sus activos líquidos, aunque el efectivo disminuyó notablemente en los dos últimos años, por lo que no sería capaz de afrontar los pagos a corto plazo, ya que no había un margen entre el cobro a sus clientes ni el pago a sus acreedores.

Gráfica 2.1 Ratio de Fondo de Maniobra de las principales firmas automovilísticas de las dos comunidades con mayor producción de vehículos.



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de SABI

2.1.2 Ratio de Liquidez y Solvencia

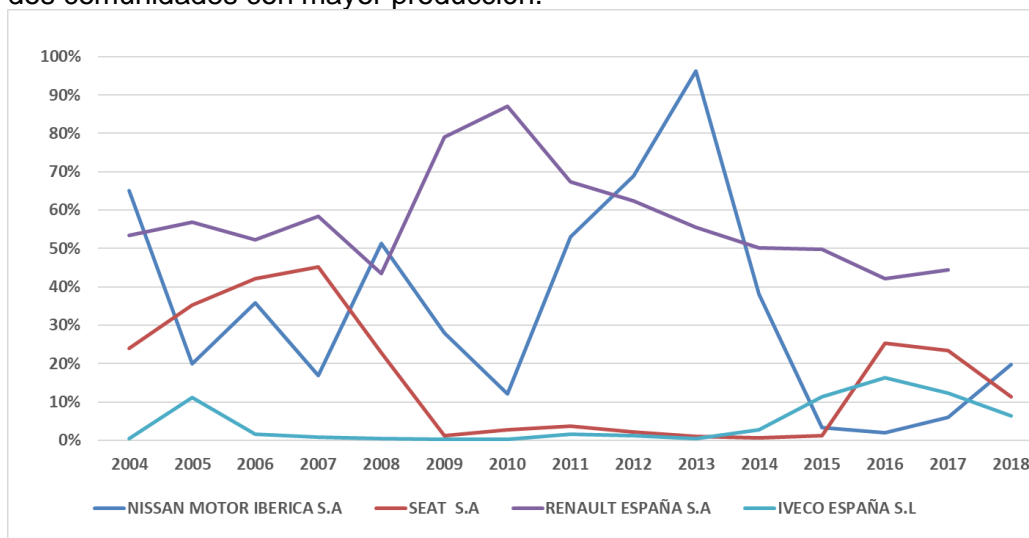
La **ratio de liquidez inmediata** refleja las deudas a corto plazo y las compara con los recursos líquidos o aquellos que pueden serlo de forma inmediata. Es decir que esta ratio mide la capacidad de hacer frente a sus pagos de manera inmediata con sólo su liquidez. El valor óptimo ideal sería entre un 20% y un 30%. Cuanto más alta sea la ratio, la empresa estaría incurriendo en un exceso de liquidez, lo que supondría una pérdida de rentabilidad

Guisela Yaselga Anguaya.

Por otro lado, si se obtiene un valor muy bajo, es significado de que la empresa no es líquida, y no dispone de liquidez inmediata para hacer frente a los pagos a corto plazo.

$$\text{Ratio Liquidez Inmediata} = \frac{\text{Efectivo} + \text{OALE}^7}{\text{Pasivo Corriente}}$$

Gráfica 2.2 Ratio de Liquidez Inmediata de las principales firmas automovilísticas de las dos comunidades con mayor producción.



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de SABI

Como podemos observar en la gráfica 2.2 anterior, la firma SEAT previo a la crisis presentaba una liquidez entre el 20% y 40% hasta 2007, gracias al aumento de la tesorería. Por tanto, podía hacer frente a sus deudas a corto plazo. Tras la crisis, su liquidez se vio afectada, posiblemente por la baja demanda de vehículos que implicaría una reducción de la tesorería. Para 2015 se vio una recuperación del mercado, por lo que la compañía empezó a tener más efectivo y más posibilidades de pedir créditos al banco, pero eso solo sería posible hasta 2017, ya que para 2018 presentaba una liquidez inferior al valor mínimo (20%).

Por otro lado, IVECO presenta durante el periodo de estudio una liquidez inmediata por debajo del mínimo (20%) lo cual puede deberse al incremento de las deudas con los acreedores comerciales durante los últimos años. En 2016 el efectivo aumenta a causa de las matriculaciones de un nuevo modelo llamado Stralis, por ello su mejora en la liquidez, pero no fue lo suficiente como para mantener el nivel de liquidez, ya que en años posteriores la tesorería se redujo en casi un 95%, por consiguiente tendría problemas para cancelar sus deudas en un periodo próximo.

En cambio NISSAN antes de la crisis, podía hacer frente a los pagos, ya que presentaba un exceso de liquidez, aunque perdía rentabilidad por falta de inversión del excedente. Esta situación también ocurría en 2008 y en 2013, por consiguiente, los siguientes años acababa siempre descendiendo su liquidez, ya que gran parte de su efectivo era para cancelar las deudas con los acreedores y otras deudas.

⁷ Otros Activos Líquidos Exigibles

Análisis económico- financiero del sector de la automoción en España

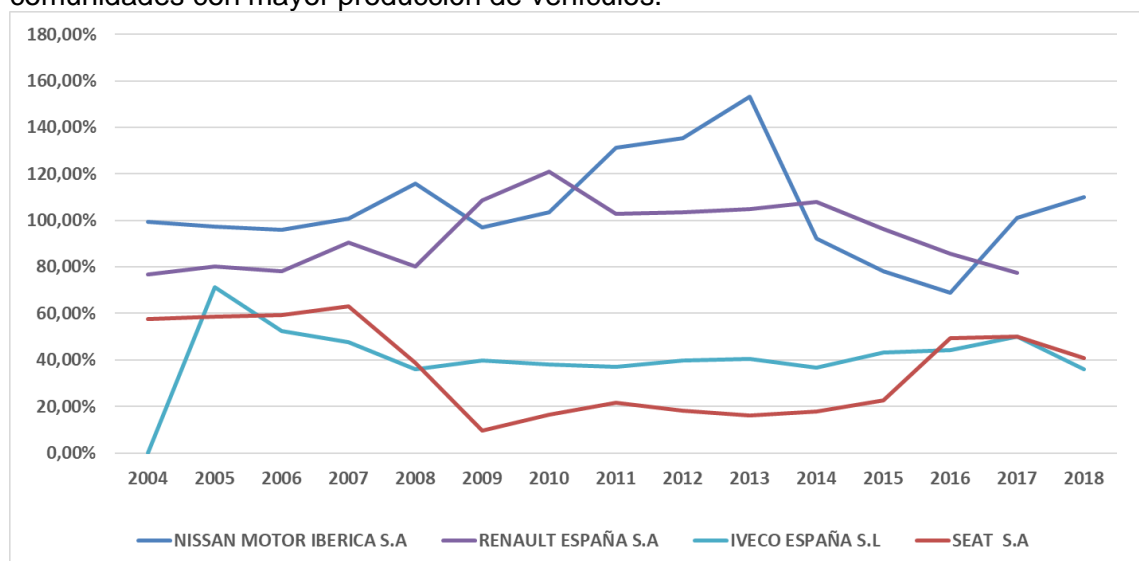
Ya en años posteriores su liquidez aumentó, incluso en 2018 llegó a alcanzar el valor mínimo requerido, gracias a la recaudación de numerosas matriculaciones. Su liquidez aumentó, incluso en 2018 llegó a alcanzar el valor mínimo requerido, gracias a la recaudación de numerosas matriculaciones.

Por último, tenemos a RENAULT que presenta un exceso de liquidez antes de la crisis, presentando una liquidez entre el 50% y 60% hasta que en 2008 sus matriculaciones se vieron afectadas por la crisis. Pero en los siguientes años, la empresa incrementó sus exportaciones, siendo así que la empresa se recuperase y empezara a tener liquidez, significado de que podría hacer frente a sus pagos a corto plazo, pero como se puede apreciar en la gráfica anterior, la empresa a partir de 2011 sufre un descenso en su liquidez debido a un incremento de las deudas con los acreedores y a su vez al descenso de la tesorería.

La ratio de **prueba ácida** es uno de los indicadores financieros de liquidez que mide la capacidad de una empresa para hacer frente a sus pagos de corto plazo, pero sin tener en cuenta la venta de las existencias. Los valores óptimos se encuentran entre 80% y 100%. Cuanto mayor sea la ratio, es significado de un exceso de activos líquidos que no se están rentabilizando, mientras que, si es bajo, la situación que se da es que la empresa no es capaz de hacer frente a sus deudas a corto plazo.

$$\text{Prueba Ácida} = \frac{\text{Activo Corriente} - \text{Existencias}}{\text{Pasivo Corriente}}$$

Gráfica 2.3 Ratio de Prueba ácida de las principales firmas automovilísticas de las dos comunidades con mayor producción de vehículos.



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de SABI

Lo comentado anteriormente se le puede aplicar a la prueba ácida, ya que en los años en los que las empresas presentaban una tesorería baja, quiere decir que los otros medios efectivos excepto las existencias, no aportarán mucho a la liquidez. Así que se presentarán niveles desfavorables de efectivo comprado con la liquidez inmediata.

Guisela Yaselga Anguaya

Compañías como IVECO y SEAT, sin la transformación en efectivo de la venta de las existencias no serían capaces de cancelar sus deudas ni antes ni después de la crisis a corto plazo. Pero como vimos en la liquidez, SEAT en los años previos a la crisis sí que podría hacer frente a los pagos, siempre y cuando obtenga ingresos por la venta de sus vehículos.

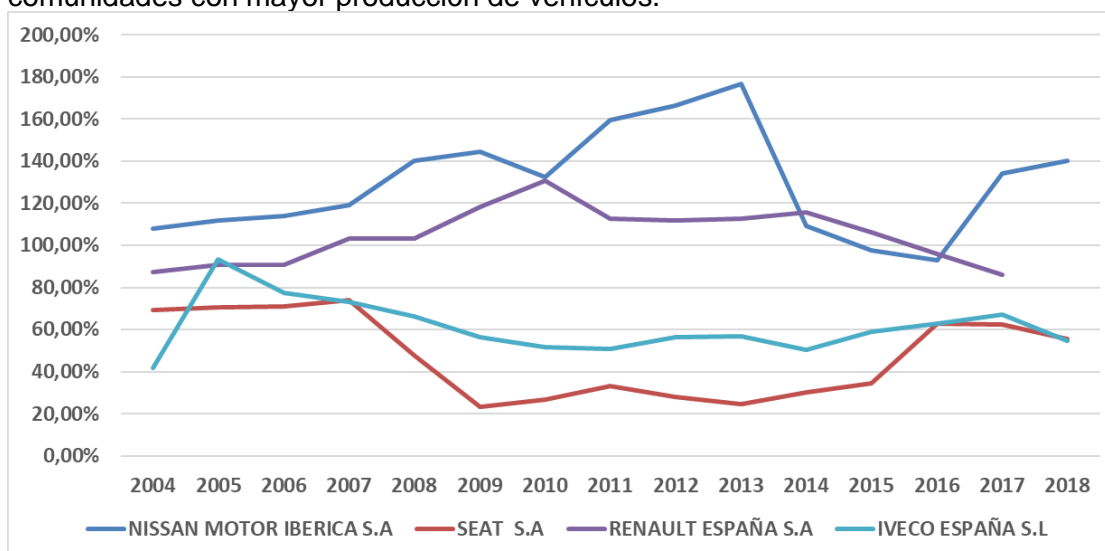
En cuanto a NISSAN y RENAULT, ocurre lo contrario. Estas compañías podían hacer frente a los pagos sin problemas, ya que poseen una liquidez suficiente, debido a un aumento en la partida de deudores comerciales y en la disminución del pasivo corriente.

Por otro lado, tenemos a la **ratio solvencia** que “*mide la cobertura del activo circulante sobre el pasivo circulante, esto es, la reserva de fondos líquidos en relación con las obligaciones a corto plazo*” (Publisher 2018).

Si la ratio es mayor, quiere decir que está garantizado la seguridad tanto para los acreedores como para situaciones de posibles pérdidas en el activo de corto plazo. El valor óptimo se encuentra entre 100% y 200%.

$$\text{Ratio Solvencia} = \frac{\text{Activo Corriente}}{\text{Pasivo Corriente}}$$

Gráfica 2.4 Ratio de Solvencia de las principales firmas automovilísticas de las dos comunidades con mayor producción de vehículos.



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de SABI

Como observamos en la gráfica 2.4, a pesar de la crisis, las firmas RENAULT y NISSAN se encuentran entre los valores óptimos por lo que en general son empresas solventes, pero por otro lado IVECO y SEAT no lo son.

NISSAN es la más solvente debido a sus altos niveles de liquidez, y como se comentó anteriormente, incluso presentó niveles de liquidez altos que no supo aprovechar para obtener rendimientos, pero se mantiene entre los valores óptimos gracias a medidas correctoras como el aumento del activo y/o disminución del pasivo corriente (acreedores comerciales).

Análisis económico- financiero del sector de la automoción en España

RENAULT se presenta con un nivel de solvencia estable durante el periodo de estudio, y es muy líquida incluso sin tener en cuenta el stock. Ambas empresas pueden asegurar el pago a sus acreedores y otros.

Sin embargo, a SEAT e IVECO la crisis les acabó afectando y empezaron a tener problemas de solvencia en años posteriores, principalmente movido por una disminución del activo corriente y a su vez un incremento del pasivo corriente.

SEAT se encuentra por debajo del óptimo, y esto se debe a sus problemas de liquidez como comentamos anteriormente, conllevando así a serios problemas con los acreedores. Sin embargo antes de la crisis era líquida, pero como se comentó anteriormente la baja demanda de vehículos le afectó, por lo que sin la venta del stock, su liquidez sería menor, lo que le conlleva a problemas de liquidez.

Lo mismo podemos decir de IVECO que, a pesar de no ser negativo, presenta problemas para hacer frente a los pagos con los acreedores, debido a la falta de liquidez.

2.2 ANÁLISIS FINANCIERO A LARGO PLAZO

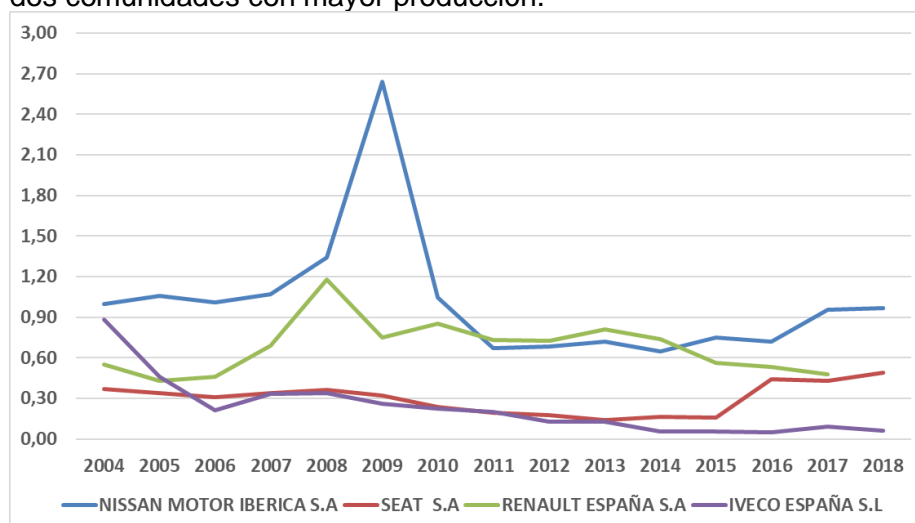
El análisis a largo plazo analiza en primer lugar la capacidad que tiene una empresa de hacer frente a sus deudas a largo plazo. Este análisis servirá a los socios y acreedores para saber la rentabilidad que obtendrán en función del nivel del riesgo que corre la empresa en el periodo de estudio.

2.2.1 Ratio de Autonomía Financiera y Endeudamiento

La **autonomía financiera** nos permite determinar la dependencia o no que tiene una empresa con respecto a los capitales ajenos. Además, es útil para la toma de decisiones. Cuanto mayor sea la ratio, mejor autonomía financiera tiene una empresa. El valor óptimo se encuentra entre 1 y 2.

$$\text{Ratio de Autonomía Financiera} = \frac{\text{Patrimonio Neto}}{\text{Pasivo Total}}$$

Gráfica 2.5 Ratio de Autonomía Financiera de las principales firmas automovilísticas de las dos comunidades con mayor producción.



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de SABI.

Guisela Yaselga Anguaya

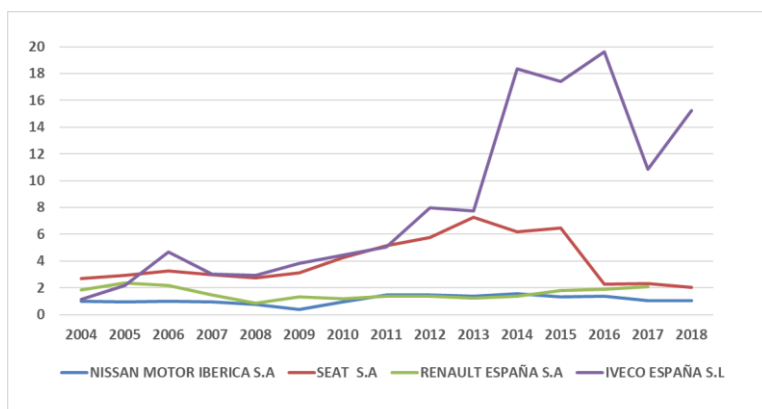
Como podemos apreciar en la gráfica 2.5, NISSAN hasta 2010 no necesitaba de financiación ajena, pero tras la crisis fue necesaria la dependencia de recursos externos debido a la escasez de recursos propios, y no es hasta 2017 que empieza a recuperarse y a tener autonomía financiera.

Por otro lado, RENAULT, SEAT e IVECO dependían de recursos ajenos durante el periodo de estudio, aunque RENAULT en 2006 empezó a tener menos dependencia de recursos ajenos, hasta que en 2008 consiguió financiarse con recursos propios (RAF=1,18) movido por un aumento del patrimonio neto y una disminución del pasivo, pero como vemos en la gráfica anterior cayó hasta 7 puntos en 2017. Esto conlleva a posibles problemas de cara al pago de las deudas.

El **endeudamiento** es la inversa de la autonomía financiera. Es decir que estudia la relación entre la financiación propia y ajena. Por otro lado, podremos conocer el riesgo financiero de la empresa, y por ende el riesgo que corren los socios y los acreedores. Los valores óptimos se encuentran entre 0,5 y 0,6.

$$\text{Ratio de Endeudamiento} = \frac{\text{Pasivo Exigible}}{\text{Patrimonio Neto}}$$

Gráfica 2.6 Ratio de Endeudamiento Global de las principales firmas automovilísticas de las dos comunidades con mayor producción.



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de SABI.

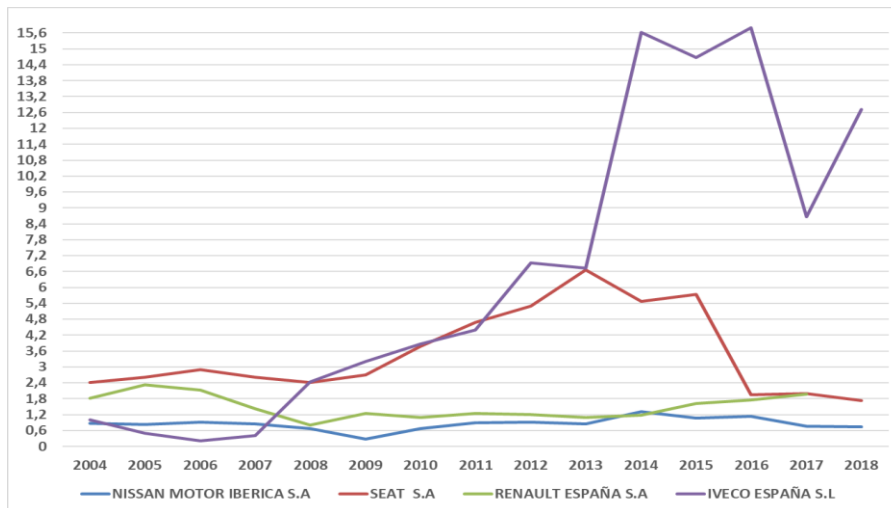
Por otro lado, esta ratio se puede dividir en largo y corto plazo, es decir teniendo en cuenta solo el pasivo corriente y no corriente.

$$\text{Ratio de Endeudamiento C/P} = \frac{\text{Pasivo Corriente}}{\text{Patrimonio Neto}}$$

$$\text{Ratio de Endeudamiento L/P} = \frac{\text{Pasivo No Corriente}}{\text{Patrimonio Neto}}$$

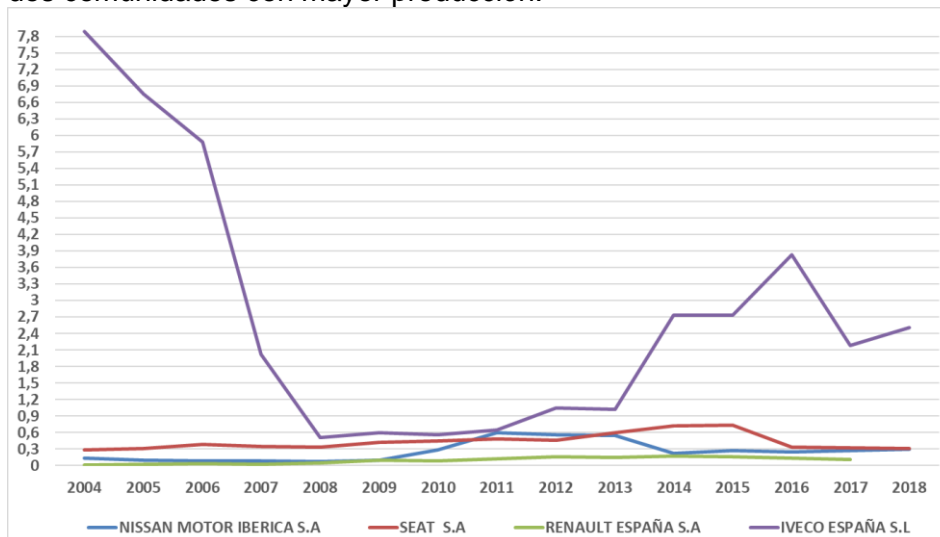
Análisis económico- financiero del sector de la automoción en España

Gráfica 2.7 Ratio de Endeudamiento a CP de las principales firmas automovilísticas de las dos comunidades con mayor producción.



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de SABI.

Gráfica 2.8 Ratio de Endeudamiento a LP de las principales firmas automovilísticas de las dos comunidades con mayor producción.



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de SABI.

El endeudamiento general corrobora lo que se ha dicho en la ratio de autonomía financiera. Como se puede observar en la gráfica 2.6, NISSAN y RENAULT son las que “menos” endeudamiento presentan entre las demás firmas, y esto se debe a su buen nivel de recursos propios, aunque se comentó anteriormente que no siempre es así, ya que en el caso de NISSAN entre 2010 y 2016 pasó a necesitar recursos externos, por falta de recursos propios y lo mismo pasó con RENAULT en 2008. Esto puede deberse al mal manejo de los recursos propios.

Por otro lado, SEAT e IVECO, presentan un alto nivel de endeudamiento sobre todo IVECO, ya que por ejemplo de 2013 a 2018 sus fondos propios se redujeron en un 44%.

Por otra parte, es notorio que gran parte de las firmas cuentan con financiación ajena, aunque más en el corto plazo que en largo plazo, por lo tanto los acreedores recibirán más intereses por el riesgo de las firmas, excepto IVECO, ya que presenta más deudas en el largo plazo que en el corto. Pero para saber si endeudarse ha sido la mejor opción o no, lo veremos más adelante con el apalancamiento.

2.3 RENTABILIDADES

En general, la rentabilidad es la medida del rendimiento que los capitales utilizados en un periodo de tiempo (el ejercicio económico), es decir la comparación entre la renta generada y los capitales invertidos para obtenerla.

En este caso se analizarán la rentabilidad económica y la financiera.

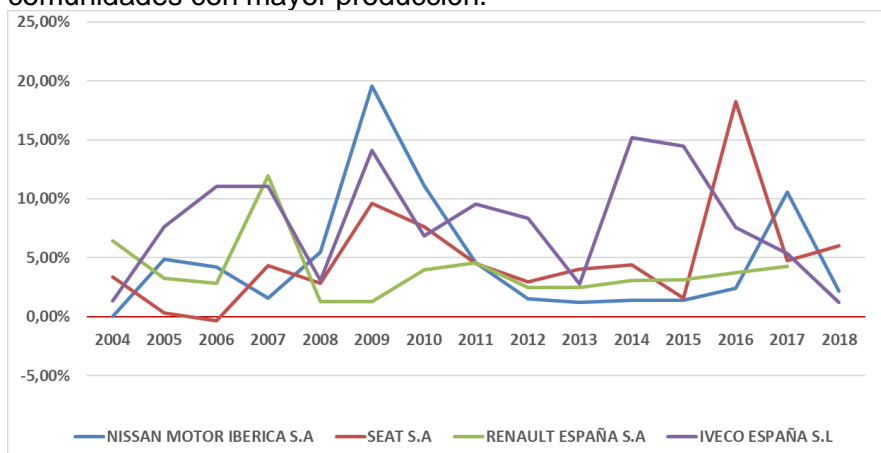
2.3.1 Rentabilidad Económica

*“La **rentabilidad económica** o de la inversión es una medida, referida a un determinado periodo de tiempo, del rendimiento de los activos de una empresa con independencia de la financiación de estos.”* Sánchez J. (2002)

En general, sería conveniente que la rentabilidad fuese positiva.

$$ROA = \frac{BAII}{Activo\ Total}$$

Gráfica 2.9 Rentabilidad Económica de las principales firmas automovilísticas de las dos comunidades con mayor producción.



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de SABI.

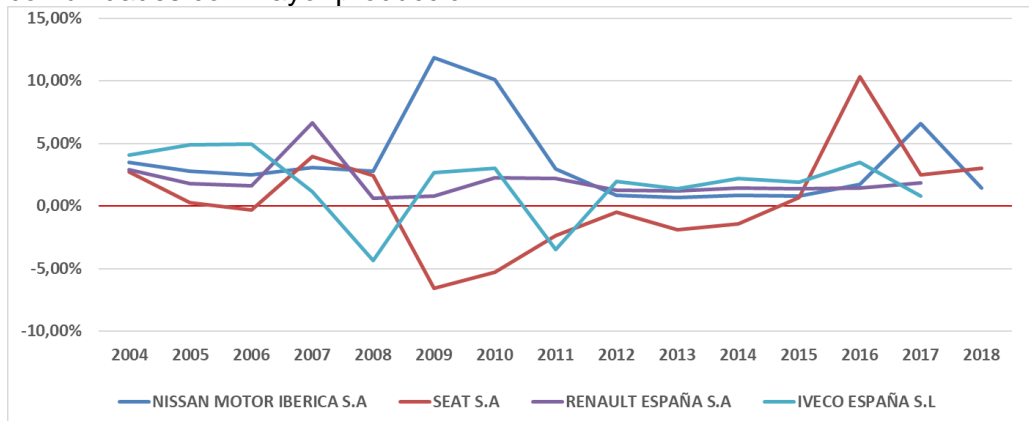
La rentabilidad económica se compone a su vez del margen de ventas y la rotación de activos.

El **margen** mide la rentabilidad de las ventas, es decir, el beneficio obtenido por cada unidad monetaria vendida.

$$Margen = \frac{BAII}{Ventas\ Netas}$$

Análisis económico- financiero del sector de la automoción en España

Gráfica 2.10 Margen sobre ventas de las principales firmas automovilísticas de las dos comunidades con mayor producción.

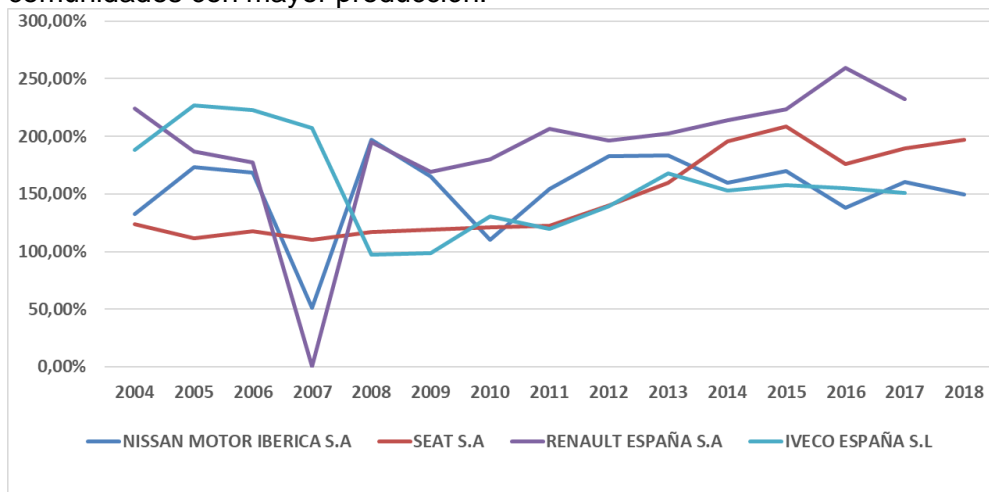


Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de SABI.

La **rotación** mide el número de unidades monetarias vendidas por cada unidad monetaria invertida.

$$\text{Rotación} = \frac{\text{Ventas Netas}}{\text{Activo Total}}$$

Gráfica 2.11 Rotación de activos de las principales firmas automovilísticas de las dos comunidades con mayor producción.



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de SABI.

Como se observa en la gráfica 2.9, la rentabilidad económica de todas las empresas de estudio presenta valores positivos. Esto quiere decir que la rentabilidad obtenida con las inversiones realizadas ha sido superior al coste de financiación.

Para obtener un aumento en su rentabilidad económica, las cuatro firmas han seguido la estrategia de rotación, es decir que han reducido los precios de venta para así vender un número más elevado de unidades (gráfica 2.11). Este tipo de estrategia se da debido a la

alta competencia que hay en el mercado. Además, hay que tener en cuenta que son productos asequibles para cualquier consumidor.

Por otra parte, podemos destacar la rentabilidad de IVECO que empezó con un 1,34% hasta que en 2014 consiguió un 15,19%, esto quiere decir que por cada 100€ conseguía una rentabilidad de 15,19 € eso se debía a un aumento en la rotación de activos. Pero a finales de año su rentabilidad se vio reducida por una disminución tanto del margen como de la rotación.

NISSAN sin embargo entre 2011 y 2016, su nivel de rentabilidad no era muy alta. Eso se debía a la disminución leve de la rotación y del margen. Sin embargo, hay años en los que tiene muy buena rentabilidad y es que supo hacer una buena gestión de los “activos productivos”, como por ejemplo en 2009 y 2017 que tuvieron rentabilidades del 19,58% y 10,57% respectivamente.

En cuanto a SEAT y RENAULT, podemos ver en la gráfica 2.9, como ambas presentan una rentabilidad económica creciente a lo largo del periodo de estudio, aunque la rentabilidad de RENAULT no es muy alta, ya que después de la crisis hasta ahora, pasó de un 1,25% a un 4,29%. Y SEAT, a pesar de presentar en algunos años niveles bajos de rentabilidad, en 2008 es la que mejor rentabilidad (6%) presenta, y eso se debe a un incremento en la rotación de activos pasando de 2016 a 2018 de un 176,28% a 197,31% respectivamente.

Por tanto, gran parte de las empresas presentan una rentabilidad económica positiva principalmente movido por la estrategia de rotación ya que es un sector muy competitivo. En 2018 la empresa que mejor rentabilidad tiene es SEAT.

2.3.2 Rentabilidad Financiera

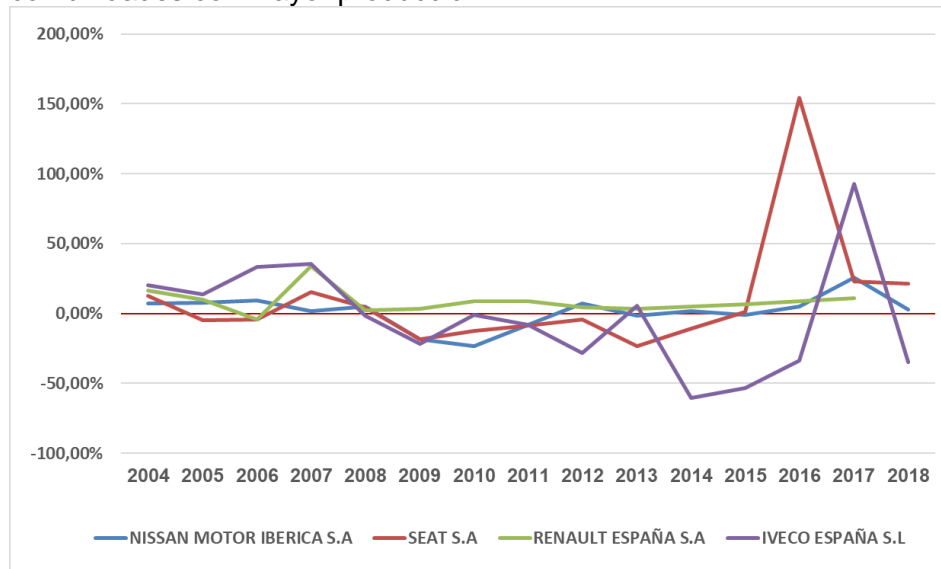
La **rentabilidad financiera (ROE)**, mide la capacidad de una empresa para generar beneficios a partir de sus fondos propios. Además, es la rentabilidad que más se acerca a los intereses de los accionistas, ya que con este indicador los directivos buscan maximizar el interés de los propietarios.

En general, sería conveniente que la rentabilidad fuese positiva.

$$\text{Rentabilidad Financiera} = \frac{\text{Resultado del ejercicio}}{\text{Fondos Propios} - \text{Resultado del ejercicio}}$$

Análisis económico- financiero del sector de la automoción en España

Gráfica 2.12 Rentabilidad financiera de las principales firmas automovilísticas de las dos comunidades con mayor producción.



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de SABI.

Gran parte de las empresas antes de la crisis presentaban rentabilidad financiera positiva, es decir que se maximizaban los intereses de los accionistas, excepto SEAT que entre 2005 y 2006 presentaba una rentabilidad negativa, como también ocurría en la económica.

Si nos fijamos en la gráfica 2.12, a partir de la crisis IVECO, SEAT y NISSAN, empezaron a tener datos negativos, y eso se debía a la mal gestión de los fondos de los accionistas ya que no se estaba generando valor para los accionistas.

En 2012, NISSAN pasó de tener una rentabilidad de -23,10% en 2010 a 25,6% en 2017, es decir que supo manejar bien los recursos propios. En cuanto a IVECO, observamos que durante 9 años “consecutivos” se ha mantenido con datos negativos en la rentabilidad, sin embargo en 2017 ocurrió lo contrario, presentaba una ROE de 92,61%.

En cambio, RENAULT en gran parte ha sabido generar valor para los accionistas.
Análisis económico- financiero del sector de automoción en España

2.3.3 Apalancamiento financiero

El apalancamiento financiero, mide la rentabilidad que los propietarios obtendrán, usando la deuda como inversión. Dicha inversión se financiará en parte con fondos propios y ajenos.

$$\text{Ratio de Apalancamiento Financiero} = \frac{ROE}{ROA}$$

Tabla 2.1 Apalancamiento Financiero de las principales firmas automovilísticas de las dos comunidades con mayor producción.

Apalancamiento Financiero															
CATALUÑA	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
NISSAN MOTOR IBERICA S.A	1,57	1,55	2,29	1,21	0,95	0,96	2,73	2,44	37,25	-2,53	-21,9	-9,5	2	2,42	1,39
SEAT S.A	3,79	-17,27	11,76	3,55	1,48	2,33	1,94	2,87	6,53	7,61	3,86	0,82	8,48	4,8	3,58
CASTILLA Y LEÓN	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
RENAULT ESPAÑA S.A	2,54	2,94	-1,43	2,82	2	2,44	2,19	1,97	1,89	1,45	1,66	2,06	2,36	2,53	X
IVECO ESPAÑA S.L	14,83	1,77	3,04	3,22	-0,74	5,12	-0,45	-2,1	6,82	1,99	-25,74	-15,84	-11,36	17,2	-28,32

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de SABI

Tabla 2.2 Coste de la deuda.

Coste de la deuda															
CATALUÑA	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
NISSAN MOTOR IBERICA S.A	0,61%	0,64%	0,77%	1,31%	1,07%	1,45%	1,46%	1,05%	2,63%	0,50%	0,41%	0,07%	0,17%	0,37%	0,71%
SEAT S.A	1,70%	2,20%	2,37%	2,79%	3,85%	1,18%	0,79%	0,97%	1,35%	0,57%	0,91%	1,72%	0,39%	0,22%	0,51%
CASTILLA Y LEÓN	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
RENAULT ESPAÑA S.A	0,36%	0,46%	0,74%	0,73%	0,82%	0,20%	0,35%	0,74%	0,39%	0,42%	0,84%	0,47%	0,31%	0,21%	X
IVECO ESPAÑA S.L	2,33%	2,48%	1,85%	4,56%	3,65%	6,24%	5,79%	8,05%	2,36%	2,33%	9,25%	9,43%	5,54%	1,11%	5,10%

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de SABI

En lo que respecta al apalancamiento, si se obtiene un valor superior a 1, significa que podría endeudarse más y por consiguiente supondría una mejora de la ROE, es decir una rentabilidad mayor para los socios, pero no para la empresa. Sin embargo, habría que comprobar si el efecto apalancamiento es positivo para la empresa siempre y cuando la rentabilidad económica (ROA) es mayor que el coste de deuda, si ocurre lo contrario, el efecto sería negativo por lo que no convendría endeudarse más.

Por otro lado si el apalancamiento es -1, no convendría endeudarse, la empresa ya tiene un nivel excesivo de deuda.

Como se ve en la tabla 2.7, NISSAN presenta un apalancamiento negativo entre 2013 y 2015, por lo que no le convendría endeudarse ya que tiene un nivel alto de endeudamiento alto. El resto de años presenta un apalancamiento positivo, pero comprobamos que en 2012, ese endeudamiento no genera beneficios para la empresa debido a que la ROA es inferior al coste de la deuda.

SEAT, en 2005 presenta un efecto de apalancamiento negativo, por lo que endeudarse no sería la mejor opción. Por otra parte, el resto de años el efecto es positivo, excepto en 2006, 2008 y 2015, que la ROA es menor que los costes (no rentable para empresa).

IVECO, en los años 2008, 2010, 2011, 2014-2016 y 2018 presenta un apalancamiento negativo, es decir que no le conviene endeudarse, en cambio el resto de años es positivo pero en 2004, el ROE es mayor que el coste de deudas.

Por último, RENAULT presenta un apalancamiento positivo en todos los años y comprobamos que la ROE es mayor que el coste, por lo que sí convendría endeudarse con recursos ajenos.

CONCLUSIONES

En primer lugar, en este proyecto se ha hecho un estudio del marco teórico del sector de la automoción.

Hoy en día, el sector es relevante para la economía española, ya que genera empleo y supone un 8,6% del PIB español.

En cuanto a la producción, España a nivel europeo se encuentra en segunda posición, debido a la calidad con la que se producen los vehículos. Por ello, en los últimos años las exportaciones han incrementado en casi un 80%, lo que a su vez ha conseguido que las matriculaciones incrementen, sobre todo las de los turismos en un 35% en 2018 con respecto a 2014,

En este capítulo nos hemos ido centrando en los turismos, ya que es el segundo bien de inversión más demandado.

Como se ha visto, el turismo representa el mayor porcentaje de producción de vehículos en España, así por CC.AA Madrid, Cataluña y Andalucía fueron las que más vehículos matricularon en 2018. Por otra parte, cabe mencionar que las comunidades con mayor producción de vehículos fueron Cataluña y Castilla y León.

Dichas matriculaciones de turismos fueron principalmente por particulares seguidos de empresas y alquileres.

Con respecto a las nuevas normativas de contaminación (WLTP), en los últimos años las matriculaciones de turismos con carburante diésel disminuyeron siendo así que en gran parte de España, se encuentren vehículos con gasolina excepto en Extremadura.

En segundo lugar, se ha realizado un análisis económico-financiero de las principales firmas de las comunidades de Cataluña (SEAT y NISSAN) y Castilla y León (RENAULT e IVECO).

Con lo que respecta a la liquidez y solvencia de las firmas, antes de la crisis gran parte de las firmas eran líquidas debido a sus altos niveles de efectivo.

La crisis provocó una baja demanda de vehículos, por lo que acabó afectando a empresas como IVECO y SEAT que no eran muy líquidas debido a su escasa tesorería, por lo que a su vez tendría bajos niveles de solvencia, posiblemente por un descenso en la partida de deudores comerciales o un aumento de los acreedores comerciales. Con esos resultados les resultaría difícil hacer frente a los pagos a corto plazo.

Mientras que RENAULT y NISSAN cuentan con una liquidez y solvencia buena, aunque NISSAN incurre en algunos años en un exceso de liquidez por lo que pierde bastante rentabilidad.

Por otra parte, el análisis a largo plazo, vemos que la mayoría de las empresas necesitan de financiación ajena, sin embargo, NISSAN y RENAULT destacan por su autonomía financiera aunque NISSAN debido a problemas con sus fondos propios necesitó de recursos ajenos de 2011 a 2016.

El endeudamiento es mejor a largo plazo que a corto plazo, ya que les es más fácil hacer frente, pero no es el caso de IVECO, ya que el endeudamiento es más alto en el corto plazo que en el largo.

Guisela Yaselga Anguaya

Como hemos visto, el ROA es positiva para todas las empresas, y todas ellas siguen la estrategia de rotación debido a la competitividad del sector. Sin embargo, el ROE con que se genera beneficios con los fondos de los accionistas no es muy buena, y esto se debe a un bajo nivel de fondos.

Y por último, gran parte de las firmas que presentan un apalancamiento positivo, se ha comprobado que en su mayoría les convendría endeudarse ya que estarían generando rentabilidad para el accionista y para la empresa ya que la rentabilidad de los activos es mayor que el coste de deuda.

En cambio, a IVECO no le convendría endeudarse tanto, ya que la rentabilidad de los activos no supera el coste de la deuda.

BIBLIOGRAFIA

ABC (2019). *La automoción española se vería «especialmente perjudicada» por un Brexit desordenado*. [Consulta el 16 de julio de 2019]. Disponible en: https://www.abc.es/motor/economia/abci-automocion-espanola-veria-especialmente-perjudicada-brexite-desordenado-201906101238_noticia.html

ABC (2019). *Las fábricas que más coches producen en España y los modelos españoles con más éxito*. [Consulta: de agosto de 2019]. Disponible en: https://www.abc.es/motor/economia/abci-fabricas-mas-coches-producen-espana-y-modelos-espanoles-mas-exito-201901302329_noticia.html

ADECCO. (2018). *El empleo en el sector de la automoción crecerá más de un 5% este año*. [Consulta: de agosto de 2019]. Disponible en: <https://www.adeccogroup.es/wp-content/uploads/2018/02/NdP-El-empleo-en-el-sector-de-la-automocio%CC%81n-crecera%CC%81ma%CC%81s-de-un-5-este-an%CC%83o-.pdf>

ANFAC (2014). *Informe anual de Asociación de Fabricantes de Automóviles y Camiones 2014*. [Consulta: 18 de agosto de 2019]. Disponible en: <file:///Users/henryalexis/Downloads/ANFAC-Informe%20Anual%202014.pdf>

ANFAC (2015). *Informe anual de Asociación de Fabricantes de Automóviles y Camiones 2015*. [Consulta: 18 de agosto de 2019]. Disponible en: <file:///Users/henryalexis/Downloads/ANFAC-Informe%20Anual%202015.pdf>

ANFAC (2016). *Informe anual de Asociación de Fabricantes de Automóviles y Camiones 2016*. [Consulta: 18 de agosto de 2019]. Disponible en: <file:///Users/henryalexis/Downloads/ANFAC-Informe%20Anual%202016.pdf>

ANFAC (2017). *Informe anual de Asociación de Fabricantes de Automóviles y Camiones 2017*. [Consulta: 18 de agosto de 2019]. Disponible en: <file:///Users/henryalexis/Downloads/ANFAC-Informe%20Anual%202017.pdf>

ANFAC (2018). *Informe anual de Asociación de Fabricantes de Automóviles y Camiones 2018*. [Consulta: 18 de agosto de 2019]. Disponible en: <https://anfacs.com/wp-content/uploads/2019/07/ANFAC-Informe-Anual-2018.pdf>

Amaya, A (2019). *¿Qué coches se fabrican en España?: Estos son los modelos y datos. Autonomoción*. [Consulta: de agosto de 2019]. Disponible en: <https://www.autonomocion.com/que-coches-se-fabrican-en-espana/>

ARIAS, R. (2019). *La industria automovilística invirtió en España 3 millones de euros en 2018. Transporte Profesional*. [Consulta: de agosto de 2019]. Disponible en: <https://www.transporteprofesional.es/ultimas-noticias/la-industria-automovilistica-invirtio-3-000-millones-de-euros-en-espana-en-2018>

DGT. (2019) *Tablas estadísticas*. [Consulta: 13 de julio de 2019]. Disponible en: <http://www.dgt.es/es/seguridad-vial/estadisticas-e-indicadores/parque-vehiculos/tablas-estadisticas/>

Guisela Yaselga Anguaya

DRIVEANDRIDE (2019). Las matriculaciones en el mes de febrero de 2019. *Las matriculaciones de turismos encadenan el sexto mes de fuertes caídas*. [Consulta: 18 de agosto de 2019]. Disponible en:

<https://www.driveandride.com/es/matriculaciones-espana-febrero-2019/>

DGT (2018). El parque móvil en España. [Consulta: de agosto de 2019]. Disponible en:

<http://revista.dgt.es/es/multimedia/infografia/2018/1129especial-constitucion-derecho-vehiculo-seguro-parque-movil.shtml#.XYFTjJMzau5>

ELECONOMISTA (2019). *El 75% de la industria del automóvil catalana está en riesgo*. [Consulta: 11 de agosto de 2019]. Disponible en:

<https://www.eleconomista.es/economia/noticias/9795191/04/19/El-75-de-la-industria-catalana-del-automovil-esta-en-riesgo.html>

ELPAÍS (2012). *La crisis dispara la venta de coches usados, que lleva un año al alza*. [Consulta: 18 de agosto de 2019]. Disponible en:

https://elpais.com/economia/2012/08/19/actualidad/1345404605_148577.html

EL PAÍS (2017). *Producción de automóviles en España*. [Consulta: 15 de Julio de 2019]. Disponible en:

https://elpais.com/elpais/2018/11/16/media/1542389864_742211.html

EXPANSIÓN (2018). *Producción de vehículos 2018*. [Consulta 16 de julio de 2019].

Disponible en: <https://datosmacro.expansion.com/negocios/produccion-vehiculos/espana>

EXPANSIÓN (2018). *Matriculaciones de vehículos nuevos de las Comunidades Autónomas 2018*. [Consulta: 18 de agosto de 2019]. Disponible en:

https://datosmacro.expansion.com/negocios/matriculaciones-vehiculos/espana-comunidades-autonomas_1

EUROPAPRESS (2014). El parque automovilístico español se redujo un 1,2% en 2013. [Consulta: 18 de agosto de 2019]. Disponible en:

<https://www.europapress.es/motor/coches-00640/noticia-parque-automovilistico-espanol-redujo-12-2013-20140623110531.html>

EUROPAPRESS (2019). La recaudación por impuesto de matriculación se dispara un 31% en 2018 por el auge de la gasolina. [Consulta: de agosto de 2019]. Disponible en:

<https://www.europapress.es/motor/coches-00640/noticia-recaudacion-impuesto-matriculacion-dispara-31-2018-auge-gasolina-20190122164858.html>

EUROPAPRESS (2019). El mercado de segunda mano crece un 1,3% hasta julio, con 1,28 millones de coches vendidos. [Consulta: 18 de agosto de 2019]. Disponible en:

<https://www.europapress.es/motor/sector-00644/noticia-mercado-segunda-mano-crece-13-julio-128-millones-coches-vendidos-20190820111435.html>

EMPRENEMJUNTS (2019). Análisis financiero. [Consulta: 19 de agosto de 2019].

Disponible en: <http://www.emprenemjunts.es/?op=63&n=732>

ELMUNDO (2017). La producción de vehículos en España en 2016 crece un 5,59% con 2,88 millones. [Consulta: 19 de Julio de 2019]. Disponible en:

<https://www.elmundo.es/motor/2017/01/17/587df3a522601d3d078b45bf.html>

Análisis económico- financiero del sector de la automoción en España

HERALDO (2019). *Las matriculaciones de España subieron un 7% en 2018*. [Consulta: 18 de agosto de 2019]. Disponible en:

<https://www.heraldo.es/noticias/economia/2019/01/02/las-matriculaciones-vehiculos-espana-subieron-2018-1285397-309.html>

GÓMEZ, S. (2018). ¿Cuál es el empleo más demandado en el mundo de la automoción? *eAutomotive*. [Consulta: 18 agosto de 2019]. Disponible en:

<https://noticias-renting.aldautomotive.es/empleo-demandado-mundo-automocion/>

IESE. (2014). Datos de automoción, un sector muy castigado por la crisis. [Consulta: 20 de junio de 2019]. Disponible en:

<https://blog.iese.edu/martinezabascal/2014/02/20/datos-de-automocion-un-sector-muy-castigado-por-la-crisis/>

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA (2018). INE, España en cifras 2019. [Consulta: de agosto de 2019] . Disponible en: https://www.ine.es/prodyser/espa_cifras/2019/30/

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA (2019). INE, Estadística de matriculación de vehículos. [Consulta: 18 de agosto de 2019]. Disponible en:

<https://www.ine.es/dyngs/IOE/es/operacion.htm?id=1259931067116>

ICEX. (2018). España exportaciones e Inversiones.[Consulta: de agosto de 2019]. Disponible en:

<http://www.investinspain.org/invest/es/regiones/cataluna/sectores/index.html>

LASPROVINCIAS (2019). La automoción valenciana, la industria de España más perjudicada por el 'Brexit' al concentrar 1.600 millones de euros en exportaciones a Reino Unido. [Consulta: de agosto de 2019]. Disponible en:

<https://www.lasprovincias.es/economia/automocion-valenciana-brexit-20190312132152-nt.html>

MERCA2 (2019). *El sector del automóvil español cierra un primer trimestre para olvidar*. [Consulta:13 de Julio de 2019]. Disponible en:

<https://www.merca2.es/sector-automovil-espana-marzo/>

RANDSTAD. (2019). Turismo, automoción, alimentación y logística son los sectores que generarán más empleo en España. *Randstad*. [Consulta: de agosto de 2019]]. Disponible en:

<https://www.randstad.es/nosotros/sala-prensa/turismo-automocion-alimentacion-y-logistica-son-los-sectores-que-generaran-mas-empleo-en-espana/>

RTVE. (2013). *La industria del automóvil, un sector estratégico para la economía española*. [Consulta: 17 de Junio de 2019]. Disponible en:

<http://www.rtve.es/noticias/20130608/industria-del-automovil-sector-estrategico-para-economia-espanola/681710.shtml>

SEAT (2018). Informe anual de SEAT 2018. [Consulta: 10 de agosto de 2019]. Disponible en:

https://www.seat.es/content/dam/countries/es/seat-website/sobre-seat/reporte-anual/pdf/others-annual_report_2018_full-NA-NA-NA-march-2019.pdf

Guisela Yaselga Anguaya

Sistema de Análisis de Balances Ibéricos .2018. SABI [Consulta: 23 de agosto de 2019]]. Disponible en: <https://sabi.bvdinfo.com/sso.aspx?path=rediris>

Sánchez Ballesta, Juan Pedro. (2002). “Análisis de Rentabilidad de la empresa”. [Consulta: 20 de agosto de 2019]. Disponible en: <https://ciberconta.unizar.es/leccion/anarenta/analisisR.pdf>

SERNAUTO (2018) [Consulta: 17 de Junio de 2019]. Disponible en <https://www.sernauto.es/el-sector>